SKRZYDŁA I MOTOR



Szybowce radzieckie A-9 konstrukcji laureata premii Stalinowskiej O. Antonowa.
Foto: „Krylia Rodiny"

MIESIĄC PROPAGANDY PRASY LOTNICZEJ

WARSZAWA ● ROK WYDANIA VIII ● 11 STYCZNIA 1953 ● NUMER 2 (342) ● CENA 60 GR

Na naszym kursie

Nie ma z pewnością na całym świecie drugiego człowieka, którego słów słuchano by z równą uwagą, ufnością i wiarą jak słów ukochanego wodza całej postępowej ludzkości — Józefa Stalina.

Słowa te zawsze niosą z sobą ożywczy powiew nadziei, że miłującym pokój ludziom uda się poskromić zapędy podpalaczy świata, że potrafi ona utrzymać i obronić najcenniejszy skarb dwumiliardowego rodu ludzkiego na naszej planecie — pokój.

I tym razem słowa Józefa Stalina przyniosły narodom świata nową nadzieję i wiarę w możliwość utrzymania pokoju. Odpowiadając na pytania korespondenta dyplomatycznego jednego z dzienników amerykańskich w szeregu spraw dotyczących możliwości utrzymania pokoju w obecnej sytuacji politycznej, Józef Stalin stwierdził raz jeszcze, że całkowicie możliwe jest pokojowe współżycie dwóch różnych systemów politycznych i gospodarczych. Współżycie dwóch różnych i przeciwstawnych sobie ustrojów: socjalistycznego, to znaczy takiego, w którym rządzi już lud, i kapitalistycznego, to znaczy takiego, w którym ludzie pracy uciskani są jeszcze przez wyzyskiwaczy. Obóz socjalizmu, któremu przewodzi wielkie mocarstwo socjalistyczne — Związek Radziecki jest przeświadczony, że to pokojowe współzawodnictwo prędzej czy później doprowadzi do upadku ustroju kapitalistycznego, do przepędzenia raz na zawsze wyzyskiwaczy i ukarania podpalaczy świata. Dlatego obozowi socjalizmu jest wojna niepotrzebna, tak samo, jak nie potrzebna jest ona żadnemu uczciwemu człowiekowi w krajach kapitalistycznych. Dlatego „polityka Związku Radzieckiego jest w ogóle nieodłączna od sprawy utrzymania pokoju na całym świecie".

Odpowiedzi Józefa Stalina na pytania amerykańskiego dziennikarza są wymownym dowodem takiego właśnie postępowania ze strony ZSRR.

Związek Radziecki gotów jest podjąć każdą próbę i każde posunięcie, zmierzające do rozładowania napięcia międzynarodowego, do zapewnienia pokoju. Nawet z przedstawicielami nowego rządu amerykańskiego, złożonego z ludzi zdecydowanie wrogich Związkowi Radzieckiemu i sprawie pokoju i postępu, przedstawiciele rządu radzieckiego gotowi są prowadzić rozmowy mające na celu likwidację wojny w Korei i pokojowe uregulowanie wszystkich spornych spraw o charakterze międzynarodowym.

Józef Stalin w jednej ze swych odpowiedzi wskazał na istotną przyczynę obecnego napięcia na świecie. Tkwi ona mianowicie „wszędzie, gdzie tylko prowadzone są działania „zimnej wojny" przeciw Związkowi Radzieckiemu". Słowa te wskazują na prawdziwych winowajców wszystkich przygotowań wojennych przeciwko ZSRR i krajom demokracji ludowej, winowajców, którzy podżegają do nowej wojny wbrew interesom narodów. Oni to, a nie Związek Radziecki, jak chcieliby to wmówić ludziom, zagrażają pokojowi świata, oni też za to poniosą odpowiedzialność.

Słowa Józefa Stalina — proste, ludzkie, budzące nadzieję słowa — odbiły się szerokim echem na całym świecie. Nawet najwstrętniejsza prasa kapitalistyczna nie mogła ukryć, że były one wielkim wydarzeniem, że w sposób bezsporny dowiodły niezłomnej woli pokoju, jaką przeniknięta jest cała radziecka polityka.

Polityce tej na imię — pokojowa przyjaźń i współpraca narodów, szczęście i dobrobyt prostego człowieka, niezależnie od kraju w jakim żyje.

(wig)

Z LOTU PTAKA





Z prawej: ob. Słupski, przedstawiciel Zarządu Głównego Ligi Lotniczej wręcza Władysławowi Kóleczce, przewodniczącemu Zarządu Oddziału LL w Stalowej Woli proporzec przechodni — za zajęcie pierwszego miejsca we współzawodnictwie krajowym o miano najlepszego Oddziału Ligi Lotniczej.
Foto: LL



W dniu 21 grudnia ub. roku modelarnia Pałacu Młodzieży w Szczecinie otrzymała proporzec przechodni za najlepsze wyniki w pracy szkoleniowej.

Na straży niepodległości naszej Ludowej Ojczyzny i budownictwa socjalistycznego stoją wraz z całym Wojskiem Polskim lotnicy wojskowi. Wyposażeni w doskonały sprzęt wojskowy, latając na najnowocześniejszych samolotach czujnie strzegą oni naszego nieba przed każdym, komu przyszła by ochota targnąć się na spokój i niepodległość naszego kraju.

Skrzydlatych obrońców naszego nieba i przyszłych dowódców statków powietrznych wychowuje Oficerska Szkoła Wojsk Lotniczych. Na zdjęciu powyżej widzimy przodującą grupę podchorążych oficera Mikosza, która wyróżnia się zaszczytnie w wyszkoleniu bojowym i politycznym. Od lewej: pchor Pęzior, Adamowicz, oficer Mikosz i pchor. Skrzypczak w czasie omawiania zadania lotnego.

Foto: A. Spytek

W przodującym Oddziale LL

Oddziałów Ligi Lotniczej na terenie naszego kraju mogących poszczycić się całkowicie nienagannym wypełnianiem swych obowiązków nie jest za dużo. Nie jest również za wiele takich jednostek LL, które mogą wylegitymować się pracą zasługującą na słowa pełnego, serdecznego uznania i podziwu. Oddziałem, który może być śmiało zaliczony do tej drugiej kategorii, jest Oddział Powiatowy Ligi Lotniczej w Stalowej Woli. Ludziom, tworzącym na terenie Stalowej Woli i powiatu lotniczą organizację Oddziału LL, wręczony został w dniu 21 grudnia ub. r. proporzec przechodni Zarządu Głównego Ligi Lotniczej — za zajęcie pierwszego miejsca w Polsce w zaszczytnej pracy nad rozbudową młodych kadr naszego ludowego lotnictwa i jego popularyzacją.

Historia ambitnych wysiłków Oddziału LL w Stalowej Woli jest bardzo ciekawa i pouczająca: tak ze względu na wyjątkowo bojowy, ofensywny charakter pracy członków jego zarządu, jak i ze względu na karne, niezwykle entuzjastyczne ustosunkowanie się do tej pracy wszystkich członków szeregowych Ligi Lotniczej w Stalowej Woli i powiecie.

Zanim przeniesiemy się myślą do sali Domu Hutnika w Stalowej Woli, gdzie odbyła się uroczystość wręczenia proporca, popatrzmy tu i ówdzie na niektóre przejawy lotniczego życia w Stalowej Woli.

W odległości kilkuset metrów od środka osiedla, w lasku obok szosy wiodącej do Niska, stoi wieża spadochronowa. Gdy zaraz po przyjeździe na dworzec stalowowolski pytałem tamtejszego listonosza (ci zawsze wiedzą o wszystkim nalepiej), o drogę do siedziby Oddziału, natychmiast określił mi właściwy kierunek, a potem — jakby to było najzupełniej zrozumiałe — rzekł również: — A do tej „skoczni" to idźcie w prawo, o tędy! — i pokazał ręką.

Ponieważ miałem jeszcze sporo czasu do rozpoczęcia uroczystości, poszedłem do „skoczni", rozweselony osobliwym określeniem wieży spadochronowej przez listonosza. Po kilkunastu krokach doszedłem jednocześnie do wniosku, że tak znów okropnego zniekształcenia lotniczej terminologi... poczciwy listonosz bynajmniej nie popełnił. Czym „wieża" lepsza od „skoczni"?

Na miejscu stwierdziłem: skaczą i to jak jeszcze! Pogoda w zasadzie daleka od doskonałości: zimno, trochę śniegu, trochę lodu, miejscami woda, w ogóle niezbyt przyjemnie! Ale instruktor Szygendowski z grupą swych uczniów trwał na posterunku. Przez dobrą godzinę obserwowałem szkolenie, z dołu i z góry — z pomostu na wieży, i grupowałem w myślach wrażenia. Powiem Wam, że pierwsze z nich to: naprawdę duża satysfakcja z widoku młodzieży, wykonującej z niezwykłą ochotą polecenia swego instruktora. Drugie wrażenie — to szczery podziw na widok wspaniałej, 48-metrowej konstrukcji wieży, obejmującej, zda się, swym opiekuńczym ramieniem wysięgnicy całą Stalową Wolę, setki białych i różowych domków, domów, bloków mieszkaniowych, wyrastających z głębin Puszczy Sandomierskiej jak grzyby. Przepiękny widok roztacza się z wyżyn stalowowolskiej wieży — rekordzistki.

Gdy pytałem, jakie mają bolączki, czego by chcieli teraz najbardziej, odpowiedzieli mi, że... tęsknią za windą, która w wielkim stopniu przyczyniłaby się do zwiększenia przepustowości wieży, a tym samym i zwiększenia ilości wyszkolonych skoczków I stopnia. Wierzę Wam, Koledzy, bardzo męczące jest wielokrotne w ciągu dnia wchodzenie na szczyt wieży. Wieża przystosowana jest do zainstalowania windy, brak tylko na razie środków na tę inwestycję i zdecydowanego poparcia zwierzchnich władz LL. A warto byłoby...

Wracając z ośrodka spadochronowego (bo tak nazywa się teraz teren, na którym znajduje się wieża wraz ze wszystkimi urządzeniami do szkolenia), wstąpiłem do modelarni oddziałowej. Pamiętam, że gdy przed godziną szedłem obok niej w kierunku wieży, widziałem trzech zziębniętych malców, z niecierpliwością przestępujących z nogi na nogę przed oknami modelarni. Jeden z nich nawet wspiął się po barkach kolegi do wysokiego okna, żeby zajrzeć do środka.

Teraz modelarnia była otwarta. W jej szczuplutkim pomieszczeniu (mały dawny garaż) z trudem pomieściły się 4 stoły, szafka i kilkunastu modelarzy z koła Nr. 3 przy Technikum Hutniczym. Sami początkujący. Od chłopców dowiedziałem się, że w ogóle tutejsi modelarze są podzieleni na cztery grupy, według stopnia zaawansowania. Później 16-letni Bronek Lesiczka, najaktywniejszy modelarz w grupie, cichutkim głosem opowiadał mi o tym, jak w tej modelarni zdobywa wiedzę lotniczą, jak wiele korzysta dzięki ścisłej współpracy z kolegami i dzięki doświadczeniu kierownika grupy.

— A który to? — pytałem (rozmowa była prowadzona bardzo dyskretnie, nikt chyba jej nie zauważył).

— Zbigniew Flasza, o ten! Nasz aktywista...

Ależ to stary znajomy, korespondent SiM-u, jednym słowem — poznałem go w tym momencie... z fotografii w SiM-ie. — Najlepszego kolego Zbyszku. Pożegnałem chłopców, kierownika modelarni Eugeniusza Szkółkę, przodującego aktywistę ZMP i szybko poszedłem do Domu Hutnika. Przecież muszę być obecny na uroczystości.

A na sali — było już ze dwieście chyba osób. Nastrój — poważny, pełen zadowolenia i oznak dumy. To oni przecież, najlepszy w Polsce Oddział! To ich wytrwałą pracę dziś uroczyście i oficjalnie pochwalą, ich troska o ludowe lotnictwo i codzienne mniejsze i większe, ale zawsze uporczywe starania znajdą dziś wielkie uznanie.

UWAGA MŁODZI LOTNICY!

Zarząd Główny Ligi Lotniczej komunikuje, że akcja przyjęć na szkolenie we wszystkich dziedzinach sportu lotniczego została przedłużona.

Kandydaci na szybowników, pilotów silnikowych, spadochroniarzy i mechaników winni natychmiast zgłaszać się do placówek Ligi Lotniczej lub ZMP, gdzie otrzymają szczegółowe instrukcje.

Uroczystość miała, jak wszystkie, część oficjalną i artystyczną. W tej pierwszej części przewodniczący zarządu Oddziału kol. Władysław Kółeczko przedstawił zebranym sprawozdanie z pracy Oddziału. Słyszeliśmy słowa pełne młodzieńczej energii, pełne szlachetnej dumy z osiągnięć Oddziału i pracy członków LL w Stalowej Woli. Kogoś, kto by nie znał Kółeczki i jego dzielnej gromady aktywistów lotniczych, zdumiałby ton i sugestywna wprost wymowa słów referenta. Pomyślałby może i to i owo: że może przesadza, a może zbyt „hurra" i po co tyle „szumu".

Ten ktoś fatalnie by się omylił. To była prawda, która fascynuje. My mówimy: brawo koledzy, wiemy jak potraficie pracować i ile w tę pracę włożyliście własnego serca, bojowej zetempowskiej odwagi, bezkompromisowej i zażartej walki o to, aby stanęła wieża, aby ruszyło współzawodnictwo między kołami, aby akcja przyjęć na szkolenie udała się w całej rozciągłości, aby jak najwięcej osób ukończyło pierwszy teoretyczny kurs spadochronowy z wynikiem — bardzo dobrze i dobrze...

Na przykładzie Stalowej Woli można n a m a c a l n i e stwierdzić, co to jest ambicja. I gdy Kółeczko w imieniu członków LL w Stalowej Woli powiedział: — Nie zrezygnujemy z własnego Ośrodka Treningowego! Chcemy mieć samoloty! Dziś wieża — a jutro skoki z samolotu! — to słowa te nie były puste, gdyż ci, którzy je wypowiedzieli ustami dzielnego przewodniczącego udowodnili, że potrafią dopiąć swych słusznych celów.

Proporzec z widocznym wzruszeniem przyjął z rąk przedstawiciela Zarządu Głównego LL przewodniczący Oddziału i oddał go w ręce trójki ZMP-

(dokończenie na str. 29)

owców. Oczy ich mówiły, że nie łatwo będzie im go odebrać. A później wręczono aktywistom ligowym w Stalowej Woli dyplomy uznania. Otrzymali je między innymi kol. kol. Kółeczko, Lubojański, Duda, Piłat, Koper, Tyc, Flasza, Szygendowski, Szkółka, Głąb, Szczepanik, Łukasik i inni.

W części artystycznej śpiewał chór dziewcząt z Liceum dla Wychowawczyń Przedszkoli (wszystkie z przodującego koła LL nr 8), który pięknie zaśpiewał kilkanaście pieśni. Słyszeliśmy też szereg wierszy, wypowiedzianych również przez „przedszkolanki".

Uroczystość w Stalowej Woli wywarła na jej uczestnikach wrażenie czegoś niezmiernie miłego i pouczającego. Był to doskonały wgląd w sedno ofiarnej i tak bardzo efektywnej, skutecznej pracy stalowowolskich entuzjastów ludowego lotnictwa.

JERZY ZARĘBSKI



O CZYM POWINNI PAMIĘTAĆ KANDYDACI NA LOTNIKÓW

Jednym z warunków dostania się na kurs szybowcowy lub silnikowy jest, jak wiadomo, nienaganne zdrowie kandydata. Dlatego każdy kto chce latać, musi przejść badania lekarskie. Do niedawna kontrolę lekarską przeprowadzali tylko lekarze miejscowi, którzy mieli do tego specjalne uprawnienia. Obecnie badania te są niewystarczające. Przydatność do szkolenia lotniczego, zarówno szybowcowego, silnikowego i jak i spadochronowego określa pod względem zdrowotnym Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu.

Obowiązkowe badania w tym ośrodku przeprowadzane są z dużą dokładnością i nic dziwnego, że pewien procent kandydatów zostaje uznany za niezdolnych. Często są to powody, o których sami badani nie wiedzą. A więc ukryte wady wzroku, zmiany pozapalne w zakresie narządu oddechowego, stany nieżytowe w uszach oraz wiele innych.

Zdarzają się jednak nadal częste wypadki, że o niezdolności do szkolenia lotniczego mogłoby zadecydować badanie lekarskie przeprowadzone przed przyjazdem do Wrocławia. Mianowicie istnieje zarządzenie Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, które przewiduje, iż każdy kandydat musi przejść wstępne badanie na miejscu w Poradni Sportowej. Winien on mieć przy tym aktualny wynik prześwietlenia klatki piersiowej. Tego rodzaju stopniowość badań lekarskich pozwoli na wcześniejsze wyeliminowanie osób nie nadających się do szkolenia lotniczego.

Tymczasem, jak praktyka wykazuje, bardzo duży procent przybyłych do Głównego Ośrodka Badań Lotniczo-Lekarskich we Wrocławiu nie posiada badań wstępnych. Zdarzają się np. tego rodzaju przypadki: przyjeżdża z Białegostoku kandydatka na kurs szybowcowy. Ma wzrostu 154 cm. Jak wiadomo, obecnie wymagany jest wzrost minimum 160 cm. Poza tym może być najzdrowsza, ale w myśl przepisów nie może być w tym roku zakwalifikowana do szkolenia szybowcowego; jedynie może zostać skoczkiem spadochronowym, bowiem skoczek spadochronowy nie musi mieć 160 cm.

Inny przykład: Kandydat przyjeżdża z Lublina. Od kilku lat choruje na przewlekłe zapalenie ucha środkowego. Schorzenie to powoduje zmiany w zakresie błony bębenkowej ucha, a tym samym dyskwalifikuje do szkolenia w lotnictwie. Nie sposób wyliczyć wszystkich przykładów, jeden jest jednak wniosek, że te pewne niedomagania w stosunku do przepisów zdrowotnych można wykryć przed wyjazdem do Wrocławia. GOBLL będzie w przyszłości ogłaszał w prasie lotniczej, które ośrodki „celują" w przysyłaniu kandydatów niezbadanych uprzednio w poradniach sportowych.

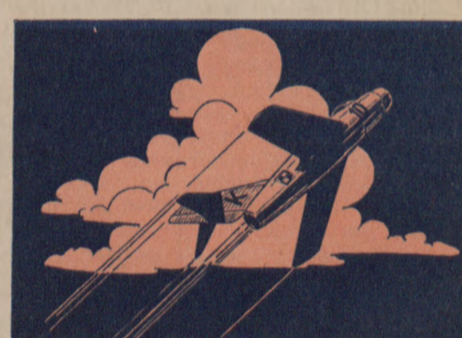
Przy okazji warto nadmienić, iż kandydaci przyjeżdżający do Wrocławia na badania winni być dokładnie poinformowani o siedzibie GOBLL-u (obecnie **Wrocław, ul. Sudecka 92. Dojazd z dworca tramwajem 7, 13, 14 i 17 do gmachu Dyrekcji Poczt i Telegrafów**). Rejestracja przybyłych odbywa się od godziny 8-ej rano do godziny 12-tej. Kto przyjedzie później, nie będzie w danym dniu zbadany.

Bezpośrednio po badaniach każdy otrzymuje orzeczenie komisji lotniczo-lekarskiej. Jeżeli komisja GOBLL-u orzeknie konieczność wykonania zabiegu operacyjnego i uzna tylko czasową niezdolność do szkolenia lotniczego, należy poddać się operacji w miejscowym szpitalu. Na ponowne badania do GOBLL-u nie należy przyjeżdżać bezpośrednio po zabiegu, lecz conajmniej 2 tygodnie po całkowitym wyleczeniu i zawsze po porozumieniu się z lekarzem.

Kandydaci, u których w czasie badania stwierdzono pewne odchylenia od obowiązujących wymagań zdrowotnych i tym samym uzyskali orzeczenie „niezdolny do szkolenia lotniczego", nie powinni tracić nadziei. Lekarze GOBLL-u informują czy usterki chorobowe dają się naprawić, czy są niedużego stopnia. Jeżeli usterki te dają się naprawić, to należy dostosować się do wskazań lekarskich, przestrzegać przepisów zdrowotnych, uprawiać sporty itp.

Wszyscy młodzi kandydaci na lotników powinni zrozumieć, że sport lotniczy wymaga bardzo dobrego stanu zdrowia, dużej sprawności fizycznej i dlatego Główny Ośrodek Badań Lotniczo-Lekarskich Ligi Lotniczej we Wrocławiu dba o to, by szkoleni byli tylko ci, którzy posiadają zgodnie z przepisami odpowiednie warunki zdrowotne.

dr WACŁAW KORNASZEWSKI
Dyrektor GOBLL — Wrocław



Kochany SIM-ie!

W numerze podwójnym (51—52) przeczytałem na str. 905 artykuł na temat propagowania prasy lotniczej i popularyzacji lotnictwa. Pozwól, że zabiorę na Twych łamach trochę miejsca i powiem, dlaczego moim zdaniem należy jak najszerzej propagować czasopisma lotnicze. Myślę, że wystarczy w celu zachęcenia do prenumeraty SIM-u pare słów o moich własnych kolejach życia, które od pewnego momentu potoczyło się torem wytyczonym przez SIM.

Byłem wówczas uczniem VIII klasy szkoły podstawowej. Od małego ciągnęło mnie do lotnictwa, ale wszystkie moje marzenia jakoś ciągle obracały się w sferze — pragnień. Pewnego dnia wpadł mi do rąk SIM. Przeczytałem co robić, aby dostać się na szkolenie szybowcowe. Była to wyczerpująca informacja: zrób to a to, napisz tamto, zgłoś się szybko w to a to miejsce.

Wstąpił we mnie nowy duch. Ze zdwojoną energią zakrzątnąłem się wokół sprawy wyrobienia wszystkich odpowiednich dokumentów, zgłosiłem się na komisję lekarską... i zostałem przyjęty. Radość moja nie miała granic: będę pilotem!

Był to rok 1948. Po ukończeniu pomyślnie w styczniu teoretycznego kursu szybowcowego, zostałem zakwalifikowany na okres wakacji na szkolenie praktyczne. Latem — pojechałem na szybowisko. Były to tygodnie pełne niezwykłych wzruszeń i szczęścia — stawiałem już pierwsze prawdziwe kroki jako pilot. Pilot, czy rozumiecie, jak to wspaniale brzmi? Kierowałem własnymi, drżącymi jeszcze z emocji rękoma szybowiec, który w powietrzu był mi posłuszny.

Przyznaję samokrytycznie, że w tamtym okresie (a przynajmniej w czasie pierwszych 3 tygodni szkolenia) zapomniałem o Tobie, mój Przyjacielu. Jakże niesłusznie.

W pewien jednak deszczowy dzień, kiedy wykonywanie lotów stało się niemożliwe, znów wziąłem się do czytania Twych kartek. I znów mi pomogłeś wówczas. Znalazłem na jednej ze stron artykuł z zakresu meteorologii, który bardzo ułatwił mi zrozumienie całej serii wykładów (w dni nielotne).

Dziś jestem już pilotem IV stopnia. Umiem o wiele więcej, niż w roku 1948. Latam już także na samolotach i jestem skoczkiem spadochronowym. Czytam Cię bardzo regularnie, każdy numer.

To Ty mnie skierowałeś na tę drogę, drogi SIM-ie, przed pięciu laty. Za to należy się dużo wdzięczności.

Cóż, Koledzy, spróbujcie i Wy zawrzeć bliską i serdeczną przyjaźń z SIM-em. To bardzo morowy tygodnik, po prostu jak dobry kolega, który zawsze dużo wie i coś mądrego potrafi poradzić, tak jak np. mnie. W miesiącu propagandy prasy lotniczej szczerze Was do tego zachęca

JÓZEF RADOŃ
Kraków

P.S.: Nie zapominajcie również o czytaniu „Skrzydlatej Polski" i „Techniki Lotniczej".

„SKRZYDŁA i MOTOR" tygodnik Ligi Lotniczej

Warunki prenumeraty

miesięcznie	— 2,40 zł
kwartalnie	— 7,20 zł
półrocznie	— 14,40 zł
rocznie	— 28,80 zł

„SKRZYDLATA POLSKA" miesięcznik Ligi Lotniczej

Warunki prenumeraty

kwartalnie	— 2,70 zł
półrocznie	— 5,40 zł
rocznie	— 10,80 zł

„TECHNIKA LOTNICZA" dwumiesięcznik organ Związku Polskich Techników i Inżynierów Lotniczych (Koło Lotnicze SIMP).

Warunki prenumeraty

półrocznie	— 27 zł
rocznie	— 54 zł

Konkurs Noworoczny SiMu



W nocy dnia 31 grudnia 1952 roku wystartowały z lotniska warszawskiego w kierunku Szczecina dwa samoloty - taksówki powietrzne PLL „Lot". Jeden z samolotów wiózł bagaż o ciężarze 70 kg, były w nim podarunki dla najlepszej modelarni w Pałacu Młodzieży w Szczecinie. Poza tym wszystkie miejsca w samolotach były zajęte. W jednym z samolotów leciał między innymi Dziadek Mróz (przebrany redaktor naczelny SiM-u).

W okolicy Poznania samoloty napotkały burzę śniegową, na której czole leciał jednoosobowy samolot odrzutowy. W kabinie tego samolotu siedział uśmiechnięty młodziutki pilot — Nowy Rok.

Radosne spotkanie uwidoczniono na powyższym bardzo przejrzystym rysunku.

No dobrze, powiecie, ale na czym polega konkurs? Otóż konkurs nasz polega na tym, aby:

1. odnaleźć na rysunku wszystkie samoloty biorące udział w spotkaniu;
2. odnaleźć wszystkich członków załóg i pasażerów;
3. odszukać dwóch przygodnych świadków spotkania;
4. odszukać bagaż, który wiozły taksówki powietrzne.

Przypuszczamy, że nie sprawi to wielkiej trudności Czytelnikom, którzy mają bystre, lotnicze oczy. Aby jednak trud Wasz, Drodzy Czytelnicy, nie poszedł na marne, zakreślcie odnalezione postacie i przedmioty kolorowymi ołówkami i cały wycięty rysunek prześlijcie na adres redakcji SiM-u (Warszawa, ul. Ogrodowa 65).

Pomiędzy najbardziej spostrzegawczych Czytelników zostaną rozlosowane cenne nagrody. Wszystkich chętnych zawiadamiami, że ostateczny termin nadsyłania rozwiązań konkursu upływa z dniem 1 lutego 1953 roku. Późniejsze odpowiedzi nie będą uwzględniane przy losowaniu.

A oto nagrody dla najbardziej spostrzegawczych młodych lotników:

Nagroda I — skafander narciarski.

Nagroda II — portfel skórzany.

Nagroda III — oprawione komplety SiM-u i „Skrzydlatej" rocznik 1952.

Nagroda IV — biblioteczka — 8 książek lotniczych.

Nagrody V—IX — komplety materiałów do budowy modeli szybowca typu „Żak".

Nagroda X — kwartalna prenumerata SiM-u.

Wszyscy Czytelnicy SiM-u, wszyscy młodzi lotnicy biorą udział w konkursie noworocznym!



ZADANIE WYKONANE

M. BIEŁACHOWA

Dowódca samolotu Frołowski i jego załoga nieoczekiwanie zostali zwolnieni z kolejnego lotu. Załodze zaproponowano odpoczynek. Dwóch pilotów, mechanika pokładowego i radiotelegrafistę umieszczono w wygodnych pokojach, dostarczono im smaczne i obfite posiłki, lekarz badał ich co dzień i zalecał regularny tryb życia. Wszystko odbywało się jak w najlepszym sanatorium.

Odpoczynek bardzo się przydał załodze. Podczas wojny trzeba było latać w dzień i w nocy. Rzadko kiedy można się było wyspać.

Wreszcie po trzech dniach odpoczynku i wyczekiwania, Frołowskiego wezwał do siebie marszałek lotnictwa.

— No, jak tam, odpoczęliście? — zapytał Frołowskiego.

— Dziękuję, towarzyszu marszałku. Wspaniale odpoczęliśmy, Frołowski stał przed marszałkiem. Jego silnie zbudowana postać, cera i niebieskie wesołe oczy świadczyły o zdrowiu pilota.

— To dobrze, a teraz macie do wykonania poważne zadanie — powiedział marszałek. — Oddział partyzancki wziął do niewoli niemieckiego generała. Trzeba przywieźć tego jegomościa zdrowego i w dobrym stanie do Moskwy. Może on dostarczyć ważnych wiadomości naszemu dowództwu. Wylecicie jutro!

Było to w roku 1943. Oddział partyzancki, do którego trzeba było lecieć znajdował się w lasach briańskich, dwieście kilometrów za linią frontu. Frołowski zebrał dokładne informacje o miejscu pobytu oddziału, opracował marszrutę i razem z mechanikiem starannie sprawdził techniczny stan samolotu.

Wylecieli o zmroku i linię frontu przecięli w zupełnych ciemnościach. Lecz gdy tylko minęli niebezpieczną strefę, samolot zaatakowany został przez nieprzyjacielskiego myśliwca. Frołowski natychmiast zszedł w dół i poleciał lotem koszącym. Myśliwiec szedł górą i ostrzeliwał radziecką maszynę. Opuścić się niżej i atakować nie ośmielił się. Myśliwiec strzelał na ślepo. W ciemnościach nocy, na tle gęstego lasu, duży transportowy samolot był niewidoczny. Toteż gdy Frołowski skręcił nieco w lewo od swego kursu, hitlerowiec całkowicie stracił go z pola widzenia.

Po dziesięciu minutach Frołowski znowu skierował maszynę na właściwy kurs. Od razu odkrył umowne ogniska partyzantów na skraju lasu. Lecz kiedy pilot zatoczył krąg, badając miejsce do lądowania, zza lasu otwarto do samolotu wściekłą strzelaninę.

„Cóż to znowu za historia!“ z obawą pomyślał Frołowski. Wszak w Moskwie powiedziano mu, że nieprzyjaciel znajduje się w odległości dwudziestu kilometrów od partyzanckiego oddziału.

— Ląduj! — powiedział drugi pilot, jakby czytając myśli swego dowódcy.

— To strzelają Niemcy, ale ogniska są nasze, partyzanckie.

Frołowski postanowił lądować. Koła dotknęły ziemi i samolot zatrząsł się na jakichś wybojach. Wreszcie maszyna zatrzymała się i pilot wyłączył silniki.

Do samolotu biegli partyzanci.

Kiedy Frołowski wyszedł z maszyny, dowódca partyzanckiego oddziału podbiegł do niego i powiedział:

— Nie wolno tracić ani minuty. Faszyści nacierają na nas z dużą siłą; będzie ich z dziesięć tysięcy. Możemy się utrzymać jeszcze jakie pół godziny — nie więcej. Zauważyli na pewno samolot i zaraz rozpocznie się nowy atak.

— Pakuj generała do maszyny i załadujcie rannych — odpowiedział Frołowski. — Ja tylko się rozejrzę jak tu wystartować.

— Polana jest rzeczywiście marna! — powiedział tonem usprawiedliwienia dowódca. — Nie mogliśmy znaleźć lepszej.

Frołowski poszedł potykając się na każdym kroku. „To dopiero polana! To dobre, ale dla czołgów!“ pomyślał. Było to zaorane pole poprzecinane głębokimi brózdami. Frołowski posadził samolot w poprzek brózd. Teraz przekonał się, że startować trzeba będzie w ten sam sposób. Jeśliby kołować wzdłuż brózd, nie starczy miejsca do rozbiegu.

Rozpoczęła się straszna strzelanina. Pociski wybuchały całkiem blisko samolotu.

— Towarzyszu dowódco, trzeba się spieszyć!

Samolot był przeładowany. Ranni, kobiety i dzieci zajęli nietylko miejsca siedzące, lecz i całą podłogę w przejściu. Przeciskając się do kabiny pilota, Frołowski spojrzał na niemieckiego generała i spotkał jego pełne złości i strachu spojrzenie.

— Czego on się boi — śmierci, czy niewoli?“, pomyślał lotnik.

Nie trzeba było długo czekać na odpowiedź na to pytanie. Kiedy samolot wystartował i Niemcy otworzyli ogień, generał zakrył głowę rękoma i zaczął krzyczeć. Ranni i kobiety z pogardą patrzyli na niego.

Przy starcie Frołowski nie zapalał reflektora. Faszyści nie widzieli samolotu, słyszeli tylko warkot silników i kierowali ogniem orientując się po dźwięku. Ani jedna kula nie trafiła w samolot. Przeładowana maszyna z trudem oderwała się od miękkiego gruntu. Strzelanina ucichła.

Niedaleko od linii frontu samolot znów został zaatakowany przez „Messerschmitta“. Frołowski zastosował tę samą metodą co poprzednio: zszedł w dół i na jakiś czas zboczył z kursu, unikając w ten sposób niebezpieczeństwa.

Kiedy samolot już leciał nad własnym terytorium, lotnik odetchnął z ulgą i powiedział do drugiego pilota:

— Teraz już jesteśmy bezpieczni. Widziałeś jak Niemcy bili się o swojego generała? Jestem przekonany, że myśliwiec specjalnie na nas czyhał. — I dodał zwracając się do mechanika: — Zobacz, jak się czuje „jego ekscelencja“!

— Już go oglądałem. Uśmiecha się. Jest zadowolony, że niebezpieczeństwo minęło.

— A to gęś!

Na lotnisku z niepokojem oczekiwano powrotu Frołowskiego. Duża grupka ludzi stała na polu i z niepokojem spoglądała na rozjaśniający się horyzont. Już od dwóch i pół godzin nie było łączności radiowej z samolotem. Skąd mogli wiedzieć, że podczas lądowania na wyboistym polu radiostacja została uszkodzona!

Po wylądowaniu Frołowski wyszedł z samolotu i zameldował dowódcy oddziału:

— Zadanie wykonane!

Dowódca objął go i mocno ucałował.

(przełożył **Roman Frenkel**)



LATAMY

36 NOWYCH INSTRUKTORÓW

W dniach od 17 do 20 grudnia 1952 r uczniowie Centrum Wyszkolenia Instruktorów Szybowcowych Ligi Lotniczej przeżywali niecodzienną uroczystość. Zakończony został mianowicie turnus szkoleniowy 1952 r, który obejmował trzydziestu sześciu młodych pilotów szybowcowych, kandydatów do zaszczytnego i odpowiedzialnego zawodu instruktora szybowcowego.

Przez trzy dni uczniowie trwali w nastroju dobrze wszystkim znanego podniecenia, jakie stwarza moment wykazania się nabytymi w nauce wiadomościami i umiejętnościami. Przez trzy dni bowiem trwały egzaminy przeprowadzone przez specjalną, sześcioosobową komisję Działu Wyszkolenia Zarządu Głównego Ligi Lotniczej, która decydowała, czy kandydat może zostać zakwalifikowany w poczet kadry instruktorskiej.

Zdobycie uprawnień instruktora szybowcowego nie jest sprawą łatwą. Chcąc uczyć latać innych, trzeba przede wszystkim samemu opanować tę piękną sztukę w stopniu bezbłędnym i trzeba też mieć poważny zasób wiedzy teoretycznej. Program szkoły instruktorów szybowcowych obejmował aż czternaście różnych przedmiotów i ze wszystkich trzeba było zdać na ocenę co najmniej dobrze, by zostać uznanym za absolwenta. Czego tam nie było? Począwszy od podstawowych wiadomości o budowie i eksploatacji sprzętu i osprzętu szybowcowego, poprzez teorię i taktykę lotu, technikę lotu przy starcie z gum, za wyciągarką i za samolotem, poprzez naukę meteorologii szybowcowej, nawigacji, prawa lotniczego, aż do znajomości metodyki szkolenia i zagadnień politycznych. Pracy w ciągu roku było sporo, a tym samym egzamin z czternastu przedmiotów był poważną próbą.

Szybownicy jednak mają we krwi dążność do wyczynów. Wyczynem swego rodzaju stał się też i egzamin w CWIS. Na trzydziestu sześciu zdających kandydatów, dyplom ukończenia szkoły otrzymali wszyscy. Ani jeden z uczniów nie odpadł, to znaczy, że ani jeden nie miał z jakiegokolwiek zdawanego przedmiotu oceny gorszej aniżeli dobrze. Natomiast wielu było takich, którzy w swych świadectwach, prawie od góry do dołu wynieśli ze szkoły oceny bardzo dobre. Do prymusów zaliczyła się przede wszystkim młoda entuzjastka szybownictwa — pilotka **Agnieszka Wierzbicka.** Jej odpowiedzi, które były prawdziwym przykładem opanowania przerobionego materiału, przyniosły jej pierwszą lokatę i zaszczytne wyróżnienie komisji egzaminacyjnej. Drugie i trzecie miejsca zajęli piloci **Józef Szczepaniak** i **Stefan Wiśnicki**, którzy zresztą posiadanymi wiadomościami niewiele ustępowali swej koleżance.

Tak więc szybownictwu polskiemu przybyło 36 nowych, młodych, pełnych zapału i entuzjazmu do obranej przez siebie pracy instruktorów, którzy od nowego sezonu przekazywać będą nabyte umiejętności swym kolegom pilotom w aeroklubach i ośrodkach treningowych Ligi Lotniczej. A w roku bieżącym przybędzie ich na pewno dalsza pokaźna liczba, zwłaszcza, że system uzyskiwania uprawnień instruktorskich ulegnie zreformowaniu. Zdobywać kwalifikacje instruktora będzie można w każdym aeroklubie macierzystym, bez potrzeby wyjeżdżania na rok do specjalnej szkoły. Pilot czy pilotka, który wykaże zadowalające — a więc niemniej niż dobre — postępy w praktycznym i teoretycznym opanowaniu latania szybowcowego, a będzie miał zamiar poświęcić się pracy instruktora, po przerobieniu wymaganego materiału na miejscu wyjedzie do Centrum Wyszkolenia Lotniczego — tylko na miesiąc. Tam przejdzie dodatkowy kurs doskonalący i po złożeniu egzaminów otrzyma uprawnienia instruktorskie.

Zastanów się więc młody Czytelniku. Może i Ty zechcesz powiększyć naszą kadrę tych, którzy uczą latać innych.

„333"





Czy poznajecie tych pilotów szybowcowych? Z pewnością tak, przecież to Zoja Mariejewa i Witalij Simonow, nasi przyjaciele ze Związku Radzieckiego, którzy w roku 1951 na zaproszenie Zarządu Głównego Ligi Lotniczej brali udział w szybowcowym obozie w Jeleniej Górze. Foto: I.L

HITLEROWSCY KONSTRUKTORZY GOŚĆMI U ANGIELSKICH KAPITALISTÓW

Herman Goering kazał się kłaniać. Oczywiście nie na prawdę, od sześciu bowiem lat gryzie ziemię na cmentarzu więziennym w Norymberdze. Ale duch tego opasłego łotra, szefa hitlerowskich piratów powietrznych, sprawcy śmierci setek tysięcy bezbronnych kobiet i dzieci, cieszyłby się z pewnością, gdyby wiedział, że hitlerowska Luftwaffe nie rozsypała się po klęsce Hitlera i jego bandy.

Komuż to kazał się kłaniać Herman Goering? Może swemu wiernemu współpracownikowi Albertowi Kesselringowi, byłemu szefowi sztabu Luftwaffe, bezpośrednio odpowiedzialnemu za bombarowanie otwartych miast w Polsce, Francji i we Włoszech? Marszałek Kesselring jest przecież teraz ważną osobistością w amerykańsko-hitlerowskiej armii „europejskiej", jest przewodniczącym skrajnie reakcyjnej organizacji „Stahlhelm" i został ostatnio wytypowany na dowódcę przyszłej hitlerowskiej Luftwaffe. Ale nie do niego biegło czułe spojrzenie Goeringa.

Może wobec tego do generała Heinza Gallanda, byłego generalnego inspektora hitlerowskich wojsk lotniczych, który szkoli obecnie pilotów dla nowej Luftwaffe w amerykańskich centrach lotniczych? A może do ulubieńca Hitlera, znanego z bandyckich wyczynów SS-mana Otto Skorzennego, który cieszy się obecnie pełną swoboda i dobrze zasłużonym uznaniem wśród generałów USAF?

Nie do nich jednak biegłyby myśli marszałka Luftwaffe. Cóż, to było do przewidzenia, że hitlerowscy piloci będą cieszyć się zawsze łaskami starych reakcjonistów. Ale oto w Wielkiej Brytanii stało się coś, co przeszło najśmielsze nawet oczekiwania Hermanna Goeringa.

Co rok w miejscowości Farnborough w Wielkiej Brytanii odbywa się we wrześniu wielka wystawa lotnicza, na której zawierane są transakcje handlowe w dziedzinie lotnictwa. Wielkie monopole sprzedają tam samoloty, silniki i sprzęt lotniczy.

I oto w roku bieżącym na wystawę tę przyjechali szczególni goście. Zaproszono ich z wylewem uprzejmości, jaki nie towarzyszył żadnej chyba w historii brytyjskiego handlu transakcji.

Kimże więc są ci upragnieni przez angielskich kapitalistów goście?

Pierwszy z nich — doktor Ernst Heinkel był od roku 1935 członkiem partii hitlerowskiej i właścicielem jednej z największych fabryk bombowców. Hitlerowski minister uzbrojenia Speer wielokrotnie oświadczał że Heinkel jest podporą machiny wojennej III Rzeszy. Był on odznaczony przez Hitlera wieloma orderami i wysokimi odznaczeniami za „wybitne zasługi dla Wielkich Niemiec". Hitlerowskie pisma z lat 1935—1939 pełne są zdjęć Heinkla w otoczeniu wyższych dostojników hitlerowskich. Po zakończeniu wojny Heinkel udał się do Holandii, gdzie pełnił przez pewien czas funkcje dyrektora zakładów lotniczych Fokkera. Później powrócił do Niemiec zachodnich i rozpoczął znowu produkcję w swej fabryce, którą zwrócili mu Amerykanie. Oczywiście nikomu ani do głowy nie przyszło, aby wytoczyć Heinklowi jakikolwiek proces. Gdzież tam! Mogłyby przecież wydać się różne niezbyt chwalebne sprawy, na przykład taka, że amerykański trust International Telegraphe and Telephone był bardzo ściśle związany z fabrykami pana Heinkla i pomagał mu w produkcji samolotów, które bombardowały Warszawę, Paryż i Kijów...

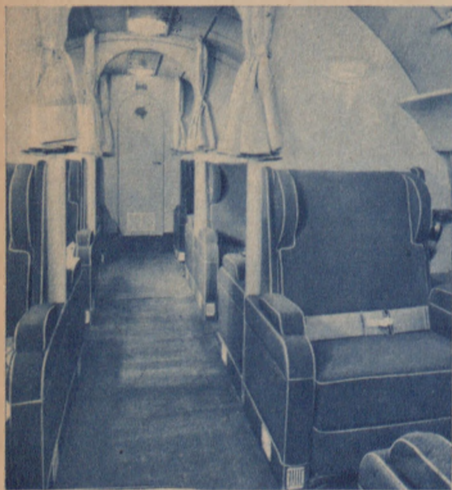
Willy Messerschmitt był konstruktorem serii hitlerowskich myśliwców, dobrze znanych mieszkańcom wielu bezbronnych miast i wsi. I on był czynnym członkiem partii hitlerowskiej oraz mężem zaufania Goeringa. Hitler kilka razy wyrażał mu uznanie za jego konstrukcje.

Pan Dornier, konstruktor i właściciel fabryk produkujących bombowce dla hitlerowskiej Luftwaffe, nie był również gorszy od swoich kamratów. Finansowany przez kapitalistów szwedzkich, angielskich i szwajcarskich, Dornier zbijał miliardowe zyski nie tylko na wytwarzaniu bombowców i sprzętu lotniczego, lecz również na produkcji bomb i materiałów wybuchowych.

Czwarty wreszcie — Kurt Adenauer, siostrzeniec kanclerza Niemiec zachodnich, jest obecnie dyrektorem zakładów lotniczych Junkersa.

Oto macie, Czytelnicy, sylwetki drogich gości brytyjskich kapitalistów. Zapytacie, dlaczego nie siedzą oni w więzieniu za popełnione przez nich przestępstwa wojenne? Bo są dziś potrzebni amerykańsko-hitlerowskim podżegaczom wojennym, którzy pragnęliby rozpętać dziś znowu wojnę przeciw Związkowi Radzieckiemu, Polsce, Czechosłowacji i innym państwom demokracji ludowej czyli w tych samych celach, w jakich prowadził wojnę Hitler. Czy można sobie wyobrazić lepszych pomocników w tej wojnie niż byli żołdacy i fabrykanci Hitlera?

(vig)





PASAŻER MUSI SIEDZIEĆ WYGODNIE

Inż. RYSZARD WITKOWSKI

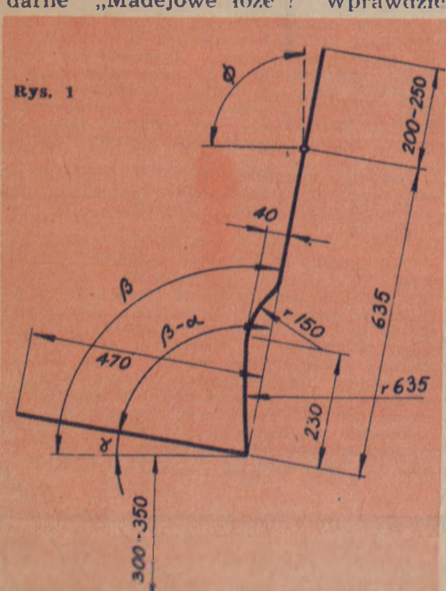
Leciałem kiedyś wielkim czterosilnikowym samolotem pasażerskim, służącym do komunikacji na dalekich trasach. Jednym z wrażeń z tej podróży, które najsilniej utrwaliło mi się w pamięci, jest wspomnienie niezwykle wygodnego fotela, na którym siedziałem. Pamiętam dobrze, jak przy naciśnięciu dyskretnie umieszczonego guzika maleńciutkie oparcie odchylało się do tyłu, umożliwiając przyjęcie przeze mnie pozycji pół-leżącej, a za następnym pociśnięciem wracało do pozycji pierwotnej.

Nieco później potrzeba zmusiła mnie do krótkiego, dwugodzinnego lotu małym, dwusilnikowym samolotem pasażerskim, w którego kabinie znajdowało się zaledwie 8 foteli. Siedząc na płóciennych taśmach rozpiętych między rurowym szkieletem prymitywnego fotela nie przewidywałem, że po upływie 120 minut będę właśnie dzięki tym taśmom i rurom zmęczony. Tak, przy wysiadaniu na lotnisku docelowym poczułem zdrętwienie nóg i kręgosłupa. Niewygodne siedzenie zrobiło swoje. To nic, że zdrętwienie minęło po chwili. Pozostało wspomnienie niewygodnego siedzenia.

Zacząłem myśleć nad tym, dlaczego w jednym samolocie fotel mógł być wykonany w taki sposób, że zapewniał pasażerowi pełną wygodę, w drugim zaś stanowił w pewnym stopniu legendarne „Madejowe łoże"? Wprawdzie jeden samolot był maszyną pasażerską najbardziej nowoczesną, a drugi przebudowanym transportowcem, ale czy to jest usprawiedliwieniem? Z pewnością nie. A więc? Po pewnym czasie znalazłem odpowiedź: **fotel pasażerski, aby zapewniał podróżnemu pełną wygodę i dobre samopoczucie podczas lotu, musi być zbudowany według pewnych ścisłych zasad.** Zasady te utrzymane były w samolocie pierwszym, a zaniedbane w drugim.

Jakie to są zasady?

Aby odpowiedzieć na to pytanie sięgnąć musimy do poważnej literatury techniczno-lotniczej i otworzyć rozdział „Fotele kabin pasażerskich". Ujrzymy tam schemat fotela: Rys. 1.



Rys. 1

Schemat ten podaje podstawowe wymiary jakie **muszą być** utrzymane w fotelu pasażerskim, jeśli zapewniać ma on pełną wygodę pasażerowi w czasie podróży na trasach zarówno krótkich jak i średnich oraz długich. Ze schematem powyższym związana jest tabela, zawierająca wartości wymiarów określonych na rysunku literami greckimi.

	Kąt			
	β	α	β-α	Φ
Trasy krótkie	stały 110°	5—10°	100°	90°
Trasy średnie	regulowany 110°, 125°	„	„	„
Trasy długie	regulowany 110°,125°,135°	„	„	„

Jak widać z rysunku i tabeli, im trasa jest dłuższa tym fotel musi dawać się regulować ku bardziej leżącym pozycjom. Trzeba tu jednak wspomnieć, że w rozumieniu tabeli za trasy średnie uważa się odległość powyżej 100 km, a za długie — odległość powyżej 4000 km.

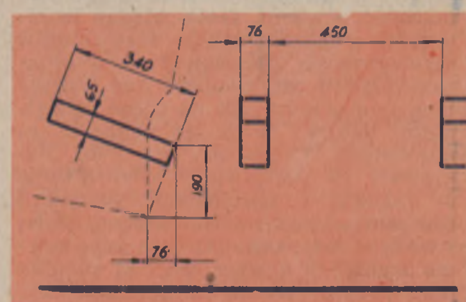
Znormalizowany kształt fotela pasażerskiego wynikł z badania najwygodniejszych pozycji nie tylko korpusu i nóg siedzącego ale również głowy, ramion i stóp.

Obok konturu fotela ustalone zostały również wymiary najwygodniejszych poręczy. Oto one: Rys. 2.

A zatem wiemy już jakie kształty fotela są najbardziej prawidłowe. Ale oczywiście sam kształt, to jeszcze nie wszystko. Ważne jest również czy fotel jest dostatecznie miękki, z jakiego materiału jest wykonany i jakim materiałem pokryty. I tu również ustalono pewne normy i warunki. Tak więc materiał do budowy foteli winien być odporny na ogień, robactwo i bakterie oraz winien nie pochłaniać wilgoci. Materiał na pokrycie winien być lekki, trwały, wytrzymały na rozciąganie, odporny na kwasy i alkalia i wreszcie łatwy do czyszczenia. Jak widzimy — wymagań jest dość dużo.

Teraz, gdy znamy już wymagania w stosunku do prawidłowych foteli, spójrzmy na zdjęcia. Na pierwszym z nich widzimy fotel małego samolotu pasażerskiego, przeznaczonego do lotów na krótkich trasach. Nieprzechylany do tyłu, wykonany jest dość prosto i bez luksusu. Na drugim jednak zdjęciu widzimy fotele wielkiego 4-silnikowego samolotu komunikacyjnego, różniące się dość znacznie od poprzedniego. Siedząc w takim fotelu pasażer nie zauważa nawet kiedy mijają długie godziny lotu!...

W fotelu rozwiązanym luksusowo zasługuje na uwagę wykorzystanie poręczy w celu doprowadzenia przewodów



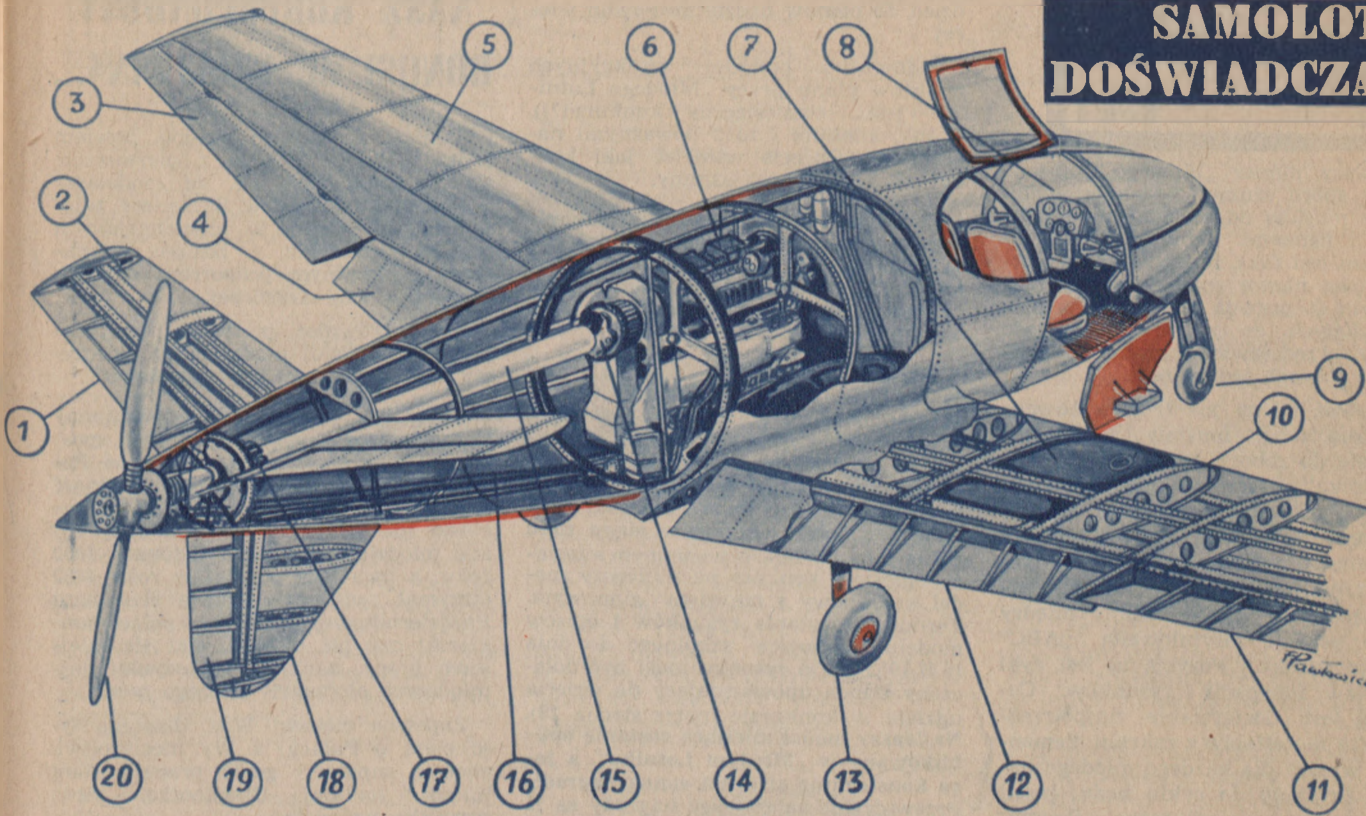
Rys. 2

wietrzenia kabiny (jasne kratki przy podłodze). Zwróćcie również uwagę, Czytelnicy, na obecność we wszystkich fotelach pasów bezpieczeństwa, którymi pasażerowie nawet największych samolotów mają obowiązek przypinać się w momencie startu i lądowania. Nad fotelem znajduje się lampa ułatwiająca pasażerowi czytanie.

Ustawienie foteli w kabinie samolotu pasażerskiego jest różne w różnych krajach i w różnych samolotach. Dla samolotów mniej luksusowych odstęp pomiędzy fotelami wynosi 750 mm, spotyka się jednak często rozstawienie foteli co 900 mm. W samolotach długodystansowych, w których fotele posiadają oparcie odchylane do pozycji pół-leżącej, rozstawienie foteli z zasady wynosi ok. 1200 mm. Jeśli fotele ustawione są jeden za drugim, a nie „twarzą w twarz", prawie zawsze w oparciu poprzedniego fotela mieści się składany stolik, z którego w każdej chwili może skorzystać podróżny. Tam również znajdują się specjalne kieszenie do przechowywania gazet, książek itp.

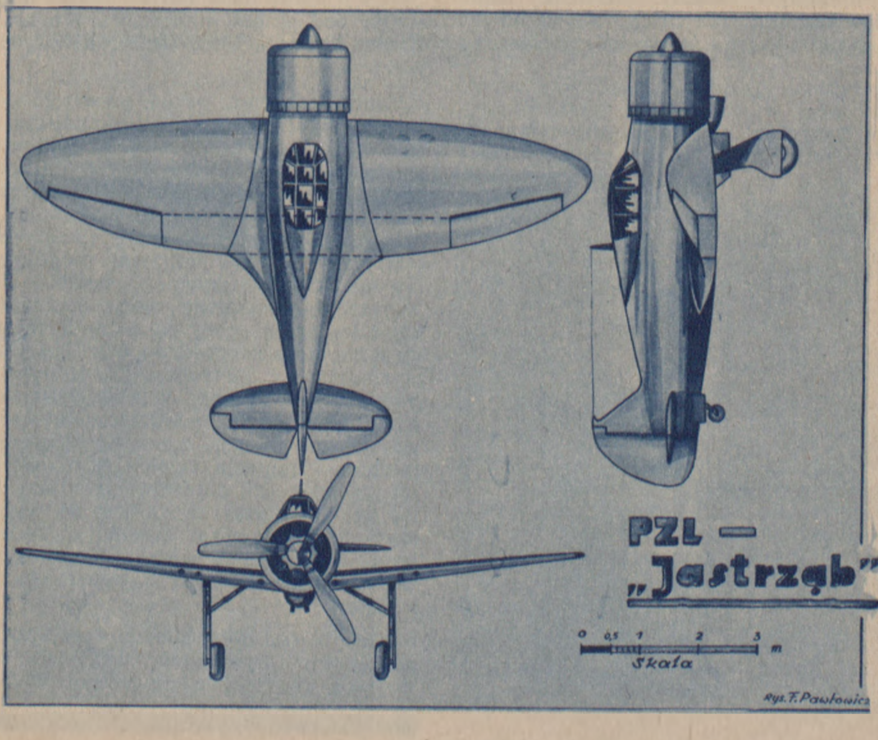
Na zakończenie wspomnieć jeszcze trzeba, że ostatnio pojawiły się rozwiązania konstrukcyjne foteli pasażerskich, pozwalające na szybką jego zmianę na łóżko. W takim wypadku możliwe jest kontynuowanie podróży powietrznej dzień i noc bez dłuższych przerw.

SAMOLOT DOŚWIADCZALNY



Rysunek przedstawia samolot eksperymentalny z silnikiem wbudowanym za kabiną załogi oraz ze śmigłem pchającym umieszczonym w części ogonowej kadłuba. Usterzenie pionowe w tej maszynie jest jednocześnie zabezpieczeniem śmigła przed zetknięciem z ziemlą. A oto objaśnienie:

1. Ster wysokości (usterzenie poziome o układzie „motylkowym"). 2. Statecznik poziomy. 3. Lotka lewego płata. 4. Klapa lewego płata. 5. Płat konstrukcji metalowej o pokryciu z blachy duralowej. 6. Silnik o układzie rzędowym. 7. Zbiornik paliwa. 8. Kabina załogi. 9. Przednie koło chowanego podwozia. 10. Szkielet konstrukcji płata. 11. Lotka prawego płata. 12. Klapa prawego płata. 13. Tylne podwozie stałe. 14. Przedni kardan wału silnika. 15. Przedłużenie wału silnik (transmisja) w osłonie. 16. System łączący usterzenie wysokości i kierunku. 14. Kardan tylny wału silnika. 18. Statecznik pionowy. 19. Ster kierunkowy. 20. Śmigło duralowe.



„JASTRZĄB"

Samolot myśliwski „Jastrząb" był jedną z ostatnich konstrukcji polskich przed wojną, zbudowany jako prototyp. „Jastrząb" miał być produkowany seryjnie w kilku zakładach PZL, na miejsce przestarzałych jak na ówczesne czasy samolotów myśliwskich PZL P-7 i P-11, które pomimo swych zalet nie odpowiadały już wymaganiom stawianym nowoczesnym, szybkim myśliwcom.

Był to samolot, którego niestety brakowało w wyposażeniu lotnictwa bojowego Polski rządzonej przez kapitalistów i obszarników, a którzy haniebnie sprzedali naród w 1939 r. Dane i rysunki tego samolotu nie były nigdzie reprodukowane, nowa ta jednak Po raz pierwszy reprodukujemy rysunek „Jastrzębia" w trzech rzutach, w wersji, jaką otrzymał on po wszystkich próbach.

Był to dolnopłat konstrukcji całkowicie metalowej, charakterystyczny ze względu na swe małe rozmiary. Podwozie chowane do wnętrza płatów było całkowicie osłonięte po schowaniu. Płaty o eliptycznym obrysie posiadały na całej swej rozpiętości pomiędzy lotkami klapy do lądowania, tzw. „krokodyle". Kadłub o przekroju eliptycznym miał oryginalną konstrukcję: całość od łoża silnikowego do kabiny pilota włącznie spawana była z rur stalowych, dalej — klasyczna konstrukcja skorupowa. „Jastrząb" wyposażony był w silnik gwiaździsty Gnome - Rhône konstrukcji francuskiej, o mocy 1 100 KM. Szybkość tego myśliwca wynosiła około 560 km/godz. Rozpiętość około 10 m, długość około 8 m. Uzbrojenie „Jastrzębia" miało składać się z 4 karabinów maszynowych oraz 2 działek.

F. Pawłowicz

MŁODY
Lotnik
Nr 2 Rok I

Pierwszy numer „Młodego Lotnika" narobił sporo szumu. Redakcja wielokrotnie musiała odpowiadać na telefoniczne i listowne zapytania. Najciekawszym jest fakt, że prawie u wszystkich nowa nazwa znalazła duże uznanie. Była co prawda pewna grupa niezadowolonych ze zmiany tytułu, ale ilość jej przedstawicieli można by policzyć na palcach jednej ręki.

Ponieważ mamy już tydzień nowego roku poza sobą, musimy z miejsca wziąć się do roboty. Redakcja „Młodego Lotnika" jeszcze w ubiegłym roku ustaliła plan pracy na rok 1953 — przypuszczamy, że i każdy z Was, Drodzy Czytelnicy, uczynił to samo. Otóż w tym naszym planie (który nie jest oczywiście tajemnicą) zamieściliśmy między innymi pozycję zatytułowaną „ABC" młodego lotnika". Pozycją tą jest cykl artykułów, fotografii i rysunków. Celem jej jest dostarczenie najpotrzebniejszych materiałów z zakresu elementarnej wiedzy dla każdego młodego lotnika. Artykuły do cyklu będą pisali różni autorzy, w myśl jednak określonego ściśle programu. W omawianym cyklu postaramy się zapoznać modelarzy zarówno z teorią jak i praktyką małego lotnictwa. Sądzimy, że nasz nowy cykl spotka się z uznaniem Czytelników — modelarzy oraz instruktorów.

Z innych pozycji naszego planu można wymienić stronicę dla zaawansowanych, do której dostarczyli nam sporo materiału kol. kol. Brzeziński i J. Kapkowski, którzy opracowali dawno oczekiwane plany szybowca „Salamandra" oraz wielu innych ciekawych i historycznych samolotów.

„Sekcja" opracowująca rysunki modeli latających przewiduje w roku bieżącym co najmniej jeden plan modelu na kwartał. Znając jednak jej zapał i inicjatywę, możemy z góry zapowiedzieć, że planów będzie na pewno więcej.

Jednym z bardziej atrakcyjnych punktów planu pracy „Młodego Lotnika" jest... comiesięczny konkurs (?!). A tak, konkurs i to z poważnymi nagrodami. Chcecie wiedzieć jaki konkurs — zaraz to wyjaśnimy.

Celem utrwalenia myśli konstrukcyjnej naszych młodych techników i w celu pobudzenia wszystkich do pracy twórczej **ogłaszamy dzisiaj konkurs na najlepszy model szybowca szkolnego** bieżącego miesiąca.

Warunki konkursu. W konkursie może brać udział każdy czytelnik SIM-u. Plany modeli wykonane na dowolnym papierze (ołówkiem lub tuszem) w skali 1:2,5 lub 1:5 powinny zawierać oprócz trzech rzutów również rysunki detali w skali 1:1 (np. żebra, łączenia itp.). **Konkursy nasze obejmą w ciągu roku różne typy modeli.** W następnym miesiącu ogłosimy konkurs na najlepszy model kadłubowy z napędem gumowym. Termin nadsyłania rysunków i opisów modelu szybowca szkolnego do dnia 15.II.1953 r. Do rysunku musi być dołączony kupon upoważniający do wzięcia udziału w konkursie (patrz strona 28). **Najlepszy model miesiąca zostanie opublikowany w „Młodym Lotniku", a jego konstruktor otrzyma cenną nagrodę.** Przewidziane są również nagrody za II i III miejsca. Wszystkie rysunki lub fotografie nadesłanych planów modeli będą drukowane w „Młodym Lotniku", a autorzy otrzymają normalne honorarium autorskie.

Załączający rysunki modeli powinien pamiętać o podaniu dokładnego adresu oraz wyraźnie napisanego nazwiska. Na zakończenie należy dodać, że modele na nasz konkurs winny mieć łatwą budowę, muszą być wykonane z materiału krajowego i mieć dobre osiągi. Innych specjalnych wymagań w kategorii szybowców szkolnych nie ma.

Pamiętajcie! Każdy Czytelnik „Młodego Lotnika" ma prawo wziąć udział w konkursie.

NASZ KORESPONDENT DONOSI ZE SZCZECINA...

Zamiast obszernego wstępu, powiem krótko: Byłem jednym z pierwszych, którzy dowiedzieli się, że modelarze z Pałacu Młodzieży w Szczecinie zajęli pierwsze miejsce w ogólnokrajowym współzawodnictwie, i zostaną odznaczeni zaszczytnym proporcem Zarządu Głównego Ligi Lotniczej.

Byłem również pierwszy w przepięknym Pałacu oczekując na uroczysty akt wręczenia tego proporca.

Chcąc być jak najbardziej sumienny w moim, trochę może spóźnionym sprawozdaniu, pozwólcie, że zacznę od Pałacu. Rzadko człowiek ma możność przebywania w pałacach, a ten szczeciński ma specjalny urok. Oddany został młodzieży w dniu 7 listopada 1950 roku, a dwa lata później w roku 1952 otrzymał zaszczytną nazwę Rewolucji Październikowej. Dawny pałac junkierski czy też biskupi, stał się miejscem pracy, nauki i wypoczynku najmłodszych obywateli gryfiego grodu.

Zapewne ciekawi Was, dlaczego tyle piszę o Pałacu, a Wy niecierpliwi, chcecie zapytać, gdzie pracują tam młodzi lotnicy? Chwileczkę, zaraz wszystko wyjaśnię.

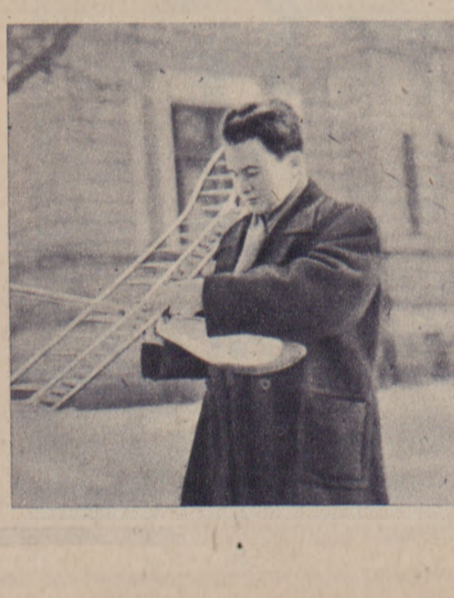
Nierozłączną częścią Pałacu jest gabinet lotniczy w którym.. no zgadnijcie? — pracuje 100 chłopców i dziewcząt. Ogółem do Pałacu uczęszcza około 2 000 młodzieży. Ściany pałacu centralnego stają się już zbyt ciasne, to też kierownictwo rozbudowuje budynki wzdłuż i wszerz. Modelarnia na przykład zajmuje salę w osobnym domku. Zajrzyjmy do gabinetu lotniczego (tak bowiem nazywa się w Pałacu modelarnia) na pięć minut przed rozpoczęciem uroczystości wręczenia proporca ZGLL. Zanotujemy jeszcze na boku, że jest niedziela 21 grudnia 1952 roku. Chłopcy mimo odświętnych ubrań majstrują pod okiem instruktora Wacława Kurasza. Pracą chcą uczcić niezwykły dzień.

Trudno obecnie wśród gwaru modelarni pytać „dlaczego zdobyliście I miejsce"? „dlaczego jesteście najlepszą modelarnią w Polsce"? Nawet nie znający się na małym lotnictwie, gdyby zajrzał tutaj, mógłby się przekonać o wzorowej i wydajnej pracy. Sufit jest pokryty dosłownie różnymi modelami. Na warsztacie również pełno. Nie wszystkie modelarnie mogą pochwalić się taką pasją pracy jaką mają chłopcy z gabinetu instruktora Kurasza. Gdy rozmawiam i instruktorem, jednym z najstarszych obecnie i praktykujących wychowawców młodych lotników udziela mi się jego zapał z jakim wymienia osiągnięcia swoich uczniów. 26 lat pracuje dla lotnictwa i mimo 59 lat życia zdradza zapał (proszę wybaczyć) piętnastolatka. Zresztą ci modelarze, którzy mogli widzieć Kurasza na zawodach, potwierdzą z pewnością tę uwagę.

Nie pytając oficjalnie, nie prowadząc męczących „wywiadów" odkryłem tajemnicę zwycięstwa modelarni w Pa-

Przodujący modelarze z Pałacu Młodzieży w Szczecinie: z lewej — Aleksander Salomon, z prawej — Andrzej Łączyński.





ABC młodego lotnika 2



Budową latających modeli samolotów, czyli jak mówimy — małym lotnictwem, zajmują się liczne rzesze młodzieży. Jednak nie wszyscy wiedzą o tym, że model ma swoją znakomitą historię, że wzleciał w powietrze wcześniej aniżeli samolot i pomógł w jego narodzinach.

Prawie sto lat temu Rosjanin Aleksander Możajski, będąc oficerem marynarki, obserwował loty ptaków i zapragnął stworzyć aparat latający.

Tworząc swoją teorię, spostrzegawczy, cierpliwy i uporczywy wynalazca wgłębiał się w tajniki przyrody i sprawdzał swoje przewidywania na locie ptaków. Ważył je, mierzył skrzydła i wkrótce doszedł do najkorzystniejszych proporcji swego aparatu. Możajski doszedł po pewnym czasie do wniosku, że można stworzyć samolot, który przy pomocy ciągu śmigieł będzie mógł latać tak jak ptak. Celem sprawdzenia swoich przewidywań zbudował olbrzymi latawiec i wzniósł się na nim w powietrze. Siłę ciągu w tym historycznym wzlocie nadawał latawcowi jadący prędko wóz, ciągniony przez trójkę koni. Wóz ten ciągnął latawiec przy pomocy długiej liny.

Po dokonaniu szeregu doświadczeń we wzlotach na latawcu przystąpił Możajski do projektowania swego samolotu. Lecz jak sprawdzić czy przyszły aparat będzie utrzymywać równowagę, czy potrafi wznieść się, czy wystarczy mu siły ciągu? Nie można było budować od razu kosztownego aparatu bez uprzedniego rozwiązania tych zagadnień. I tu z pomocą przyszedł Możajskiemu model — zmniejszona kopia projektowanego samolotu. Możajski zbudował model i zaopatrzył go w mocny mechanizm sprężynowy, obracający śmigła. Wzloty modelu były bardzo udane: model nie tylko swobodnie „biegał" po ziemi i wzlatywał, lecz „woził" dodatkowy ciężar, jakim był ciężki kordzik oficerski.

Doświadczenia z modelem potwierdziły, że obliczenia były słuszne. Możajski śmiało przystąpił do budowy swego pierwszego samolotu. Wkrótce na wojskowym polu ćwiczeń Krasnoje Sieło, koło Petersburga, wzniósł się pierwszy na świecie samolot, stworzony przez wielkiego rosyjskiego wynalazcę Aleksandra Możajskiego i wykonał z powodzeniem swój pionierski lot. Było to w roku 1882.

Do sukcesów Możajskiego przyczynił się w dużej mierze miniaturowy model jego samolotu. W ten więc sposób model pomógł wzlecieć samolotowi.

Liczni, znani dziś konstruktorzy, rozpoczynali swoją pracę od budowy modeli samolotów. Budując modele latające poznawali oni zasady lotu. Od modeli przechodzili do budowy dużych aparatów latających bez silnika, to jest szybowców, a następnie — do budowy samolotów. Taką drogę przeszedł konstruktor sławnych radzieckich samolotów typu „Jak" — Bohater Socjalistycznej Pracy, Aleksander Jakowlew.



Start samolotu A. Możajskiego

Drogę od modelu na szybowiec i z szybowca na samolot odbyli nie tylko najlepsi konstruktorzy lecz i piloci — Trzykrotny Bohater Związku Radzieckiego A. Pokryszkin, Dwukrotny Bohater Związku Radzieckiego S. Ługański i A. Mołodczy.

Jeden z pierwszych rosyjskich twórców samolotu A. Porochwszczykow, którego szkolne samoloty budowano w latach 1914—1916 i które przewyższały swoimi właściwościami najlepsze samoloty zagraniczne owych czasów, będąc jeszcze uczniem zajmował się budową modeli latających.

Znakomity konstruktor Jakowlew, wspominając swoje szkolne zainteresowania, tak mówi do młodzieży:

„My wszyscy, którzy rozpoczęliśmy swoją lotniczą drogę od budowy modeli latających, z przyjemnością wspominamy jak zajmowaliśmy się tym najprostszym sportem lotniczym. Trzeba po prostu stwierdzić, że zamiłowanie do małego lotnictwa dało nam bardzo dużo.

Ucząc się budowy modeli poznawaliśmy równocześnie zasady aerodynamiki, zdobywaliśmy umiejętności konstruowania, przyswajaliśmy skomplikowane wówczas dla nas zasady kreślenia".

A nasi polscy konstruktorzy? Czesław Tański, pionier szybownictwa, rozpoczynał swoje doświadczenia właśnie od modeli. Większość konstruktorów słynnych samolotów sportowych i bojowych wyrosła z modelarstwa. Modelarzem był Stanisław Skarżyński, który przeleciał Atlantyk rozsławiając imię Polski, modelarzem był Edward Chromy, bohater walk z hitlerowską „Luftwaffe", dziś poseł do Sejmu Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej. Twórcy naszych „Junaków", „Zuchów", „Bocia-

(dc na stronie 28)

łacu Młodzieży. Może myślicie, że mają tam specjalny klej, lub drewno szczecińskiego chowu? Nic podobnego. Po prostu, bardzo po prostu, **modelarnia w Pałacu Młodzieży w Szczecinie pracuje.** Pracuje solidnie, wykonując, ba, przekraczając plany szkoleniowe, wysyła w terminie sprawozdania, buduje dużo i dobrych modeli. Wychowuje młodzież dla przyszłej pracy w lotnictwie. Prawda, że nic tajemniczego? Polecić należy tę prostą receptę wszystkim modelarniom w kraju, a szczególnie w Warszawie.

Aleksander Salomon jest uczniem instruktora Kurasza. Ma 16 lat i ogromny zapał nowatorski. Ciągle coś próbuje, przerabia, ulepsza, a to nowe śmigło składane, pływaki, płozy... Pracuje od chwili powstania Pałacu. Na swoim koncie konstruktorskim ma już 15 modeli. Demonstruje nam nową gumówkę, która wspaniale lata.

Andrzej Łęczyński ma lat 19 i jest prawą ręką instruktora. Od 1946 roku buduje modele. Zbudował już ich około 60. Zamiłowanie do lotnictwa dzieli z pracą instruktora modelarstwa szkutniczego. W obu dziedzinach tak bardzo pokrewnych (dwa żywioły: powietrze i woda) odznacza się sumiennością i można śmiało powiedzieć — artyzmem. Najnowszy jego szybowiec ma piękny „okrętowy" kadłub, drążony z klocka olchowego i odznacza się bardzo starannym wykonaniem.

Zarówno Salomon jak i Łęczyński, to nie jacyś wybrańcy losu, synowie „wpływowych" osobistości. Pierwszy jest synem magazyniera, a drugi urzędnika celnego. Przyszli do Pałacu jako najlepsi uczniowie i dzisiaj Pałac jest z nich dumny.

Nie sądźcie jednak, że brak tutaj młodszych. Jest również 13-letni Janusz Falicki, który ukończył „Żaka" i rozpoczyna budowę nowego modelu. Jest równie dzielny, jak jego koledzy i koleżanki.

Musimy się teraz trochę pospieszyć, bo wszelkie znaki wskazują, że przyjechał delegat ZGLL w Warszawy i za chwilę...

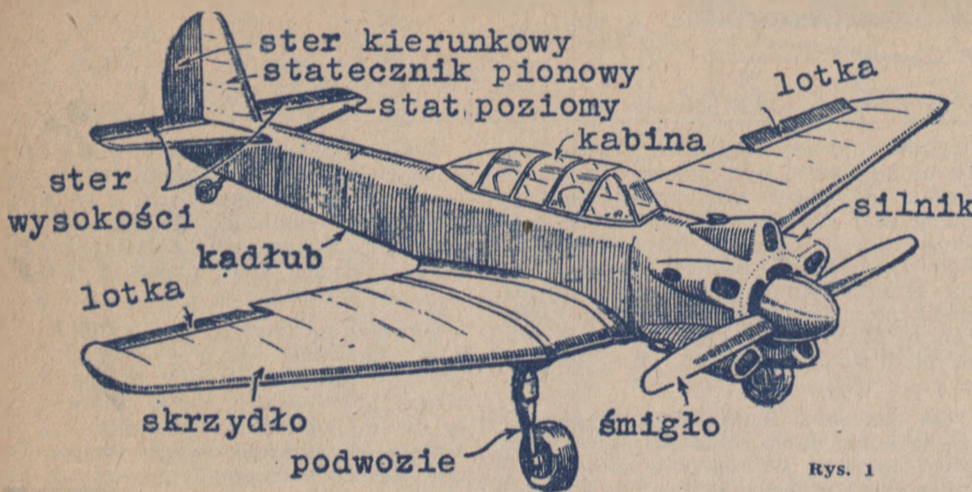
— Za chwilę jesteśmy w holu Pałacu, wśród setki chłopców i dziewcząt i słuchamy radosnych fanfar obwieszczających uroczystość.

Przemawia kierownik działu technicznego Władysław Cichy. Przemawia kierownik Pałacu ob. Kłos i w końcu delegat ZGLL, a potym — następuje wręczenie proporca. Maleńki Rafał Duplega dziękuje w imieniu modelarzy i drżącym ze wzruszenia głosem obiecuje, że — „proporzec ten zachowany zostanie jak najdłużej w Pałacu".

Potem zdjęcie. Potem orkiestra i chór najmłodszych charcerzy. Potem życzenia i podpisy w księdze pamiątkowej. Potem zwiedzanie Pałacu. No i radość, że proporzec otrzymali najlepsi z najlepszych.

Kochany Rafałku, Twoje zapewnienie, że proporzec współzawodnictwa pozostanie w Szczecinie przekazuję za pośrednictwem „Młodego Lotnika" wszystkim modelarzom w Polsce, aby w bieżącym roku rozgorzała wśród młodych lotników jeszcze silniejsza walka o pierwszeństwo w pracy i nauce.

PAWEŁ ELSZTEIN



Rys. 1

nów" i „Jaskółek" zaczynali również od modelarstwa i do dziś dnia wspominają swoje pierwsze, modelarskie kroki w lotnictwie.

PIERWSZA ZNAJOMOŚĆ Z SAMOLOTEM

Samolot jest konstrukcją złożoną, składającą się z dużej ilości różnych współpracujących ze sobą elementów. Elementy te grupują się w pięciu głównych częściach samolotu, jak: kadłub, skrzydła, usterzenie ogonowe, grupa śmigło - silnikowa i podwozie (Rys. 1).

1. **Kadłub** — jest to część samolotu, w której mieści się załoga, umieszczona w specjalnej kabinie oraz najrozmaitsze przyrządy i ładunek. Do kadłuba umocowane są pozostałe części samolotu: skrzydła, usterzenie ogonowe, grupa śmigło - silnikowa i podwozie.

Kadłub ma zazwyczaj kształt opływowy, kroplowy.

2. **Skrzydła** — są najbardziej niezbędną częścią samolotu, wytwarzającą podczas jego ruchu w powietrzu siłę utrzymującą cały samolot.

Aby zrozumieć jak powstaje siła nośna wykonajmy proste doświadczenie. (Rys. 2). Weźmy kartkę cienkiego kartonu i spróbujmy ją prędko poruszać w powietrzu pod kątem na przykład 5—10 stopni w stosunku do kierunku ruchu. Na kartę kartonu zacznie działać pewna siła, która będzie się starała podnieść kartkę do góry.

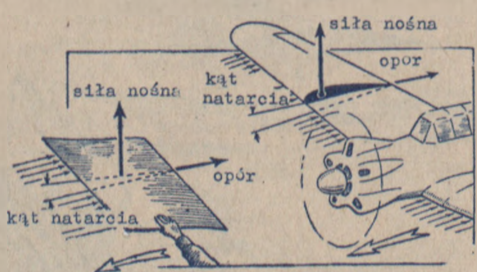
Siłę tę można, rozłożyć na dwie składowe: jedna z nich skierowana do góry: — to siła nośna (inaczej wypór), a druga skierowana przeciwko ruchowi — to siła oporu czołowego.

Skrzydła samolotu i modelu latającego pracują w taki sam sposób jak i kartka papieru lub inna płaszczyzna poruszająca się pod pewnym kątem w powietrzu, z tym, że skrzydła samolotu posiadają znacznie większe rozmiary.

Kąt nachylenia skrzydła w stosunku do kierunku jego ruchu nosi nazwę kąta natarcia.

Siła nośna, jak sama nazwa wskazuje, działając na skrzydła stara się podnieść do góry samolot lub model. Siła nośna jest siłą pożyteczną, gdyż umożliwia lot samolotu lub modelu.

Siłę oporu czołowego, działającego na skrzydło, trzeba pokonywać podczas lotu przy pomocy ciągu śmigła lub silni-



Rys. 2

ka odrzutowego. Im mniejsza będzie siła oporu czołowego, tym mniejsza będzie moc silnika. To znaczy, że siłę oporu czołowego musimy się starać jak najbardziej zmniejszyć.

Aby wyobrazić sobie jaki kształt trzeba nadać skrzydłu, ażeby zmniejszyć jego opór czołowy, przyjrzyjmy się dokładnie kształtowi jaki posiada kropla wody podczas spadania. Z początku spadania kropla wody posiada kształt kulisy. Cząsteczki powietrza opływające kulistą kroplę wody tworzą za nią, zawirowania, rozrzedzając powietrze i zwiększając tym opór czołowy. Następnie kropla wydłuża się w kierunku ruchu swego spadania i przyjmuje kształt z największym zgrubieniem w pierwszej trzeciej swojej długości. (Rys. 3).

Cząsteczki powietrza opływając taką kroplę nie tworzą już zawirowań i kropla podczas spadania będzie posiadać najmniejszą siłę oporu czołowego.

Kształt kroplowy nadaje się także skrzydłom samolotów i modeli, jak również wszystkim ich częściom, które opływa powietrze podczas lotu.

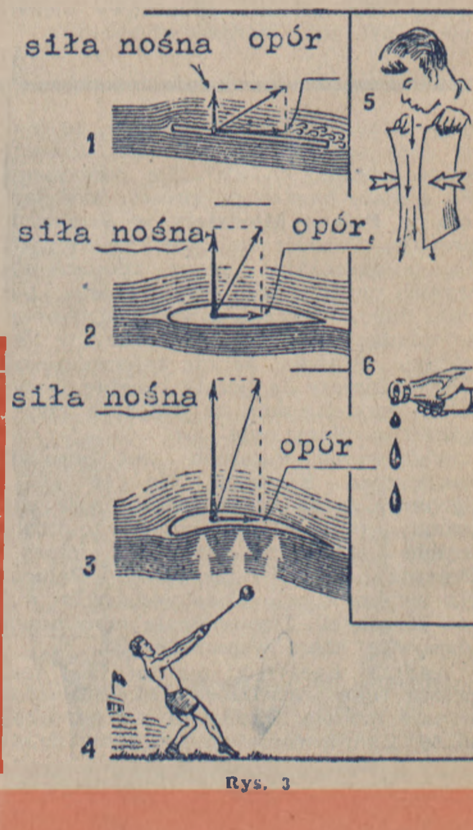
Skrzydło o przekroju kroplowym, widoczne na rysunku 3, będzie posiadało nie tylko zmniejszoną siłę oporu czołowego lecz i znacznie większą siłę nośną, aniżeli skrzydło w kształcie płaskiej płytki (patrz rys. 3) przy tym samym kącie natarcia.

W skrzydle wskazanym na rys. 3 zwiększa się siła nośna dlatego, że strugi powietrza przepływające po górnej powierzchni skrzydła będą przebiegały swoją drogę prędzej aniżeli strugi powietrza na dolnej powierzchni skrzydła, gdyż górna droga jest dłuższa. Górne i dolne strugi przebiegają swą drogę w jednakowym czasie.

Z fizyki wiemy, że im szybciej porusza się powietrze, tym większe stwarza rozrzedzenie. Można to łatwo sprawdzić, jeśli weźmiemy dwie kartki papieru, będziemy je trzymali w odległości 2—3 cm jedną od drugiej i zaczniemy dmuchać pomiędzy te kartki. Zauważymy, że kartki zejdą się między sobą, jak to wskazuje rysunek 3, a nie rozejdą, jak mógłby ktoś przypuszczać.

Zjawisko to powstaje dlatego, że ciśnienie powietrza jest mniejsze pomiędzy kartkami tam, gdzie przebiega struga powietrza, aniżeli z ich zewnętrznych stron, gdzie powietrze jest nieruchome. A zatem nad skrzydłem, gdzie prędkość przepływu powietrza jest większa, ciśnienie powietrza będzie mniejsze aniżeli u spodu skrzydła, gdzie powietrze porusza się wolniej. W ten sposób powstaje różnica ciśnień i tworzy się siła nośna.

c. d. n.



Rys. 3

UWAGA ZAWODNICY!

Jak donosi grudniowy numer (z 1952 r.) czasopisma czechosłowackiego „Letecky Modelar", w międzynarodowych przepisach małego lotnictwa zaszły pewne zmiany. Podajemy je poniżej:

Chcąc ustalić obecnie nowy rekord prędkości trzeba przekroczyć stary o 5 km/godz (dawniej było 10 km/godz).

Modele śmigłowców określono jako „przyrządy latające cięższe od powietrza, wytwarzające siłę nośną przy pomocy powierzchni obracających się".

Śmigłowce należą obecnie do klasy V i siatka rekordów przedstawia się następująco:

lot wolny

a) długotrwałość
b) odległość
c) wysokość

lot sterowany na odległość

a) długotrwałość
b) odległość
c) wysokość

Śmigłowce dzieli się na trzy grupy wg źródła napędu.

A. Śmigłowce z napędem gumowym
B. Śmigłowce z napędem silnikowym
C. Śmigłowce z napędem odrzutowym

W klasie modeli na uwięzi ustalono długość linek jak następuje:

Klasa I—pojemność 0,01—2,5 cm³: 11,37 m
Klasa II—pojemność 2,51—5,00 cm³: 15,92 m
Klasa III—pojemność 5,01—10,00 cm³: 19,90 m

W klasie II trzeba wykonać 10 okrążeń, a w klasie III 8 okrążeń na dystansie 1 km. Długość linek modeli na uwięzi z napędem odrzutowym wynosi 19,90 m.

KUPON

uprawniający do uczestnictwa w konkursie na najlepszy model szybowca szkolnego.



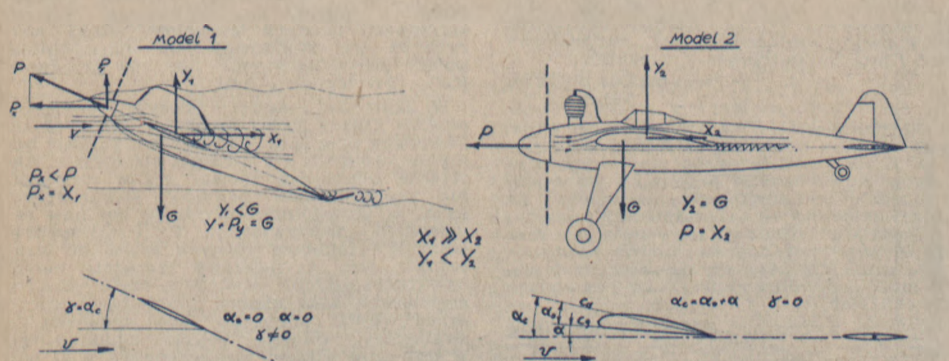
Model Wł. Cichego ze Szczecina. Plan modelu zamieszczony był w numerze 1 „Młodego Lotnika".

CZY MODELE KIESZONKOWE?

Jasne jest dla wszystkich modelarzy, że prędkość modelu na uwięzi będzie większa jeśli opór jego będzie mniejszy; ale nie zawsze ze zmniejszeniem wymiarów modelu idzie — zmniejszenie oporu. Ulegając temu złudzeniu niedoświadczeni modelarze częstokroć zmniejszają do nieprawdopodobnych, „kieszonkowych" wprost rozmiarów, swoje modele. Jeśli model nie posiada bardzo mocnego silnika — to efekt jest taki, że nie lata on wcale lub wykorzystuje jako siłę nośną składową siłę ciągu śmigła, skierowaną ku górze. W rezultacie model leci na bardzo dużym kącie natarcia. Współczynnik oporu profilowego jest wówczas bardzo wielki, nie mówiąc już o oporze szkodliwym, który wzrasta niepomiernie na skutek tego, że model latając „na śmigle" orze powietrze brzuchem, co daje wzrost oporu wszystkich kierowanych pod zbyt wielkim kątem do strug powietrza elementów płatowca. Obserwując starty i loty modeli na uwięzi możemy zauważyć, że nieraz model o idealnych kształtach, lecz bardzo mały latał niejednokrotnie gorzej niż inne, o wiele większe i o mniej korzystnych kształtach.

Na rys. 1 przedstawione są warunki lotu dwóch modeli (oczywiście dla lepszego zobrazowania zjawiska potraktowano je przesadnie). Jeden model posiada normalny profil, ustawiony pod kątem odpowiadającym warunkom lotu. Ma on duże rozmiary i niezbyt wymyślne kształty. Drugi model jest malutki, o kształtach opływowych i cienkim profilu, ustawionym pod kątem 0°. Rysunek dostatecznie jasno wyjaśnia dlaczego model mniejszy lata w warunkach niekorzystnych. Warto przy okazji zwrócić uwagę na dziwną tendencję do ustawiania profili (przeważnie symetrycznych) pod kątem 0° względem statecznika poziomego. Przecież jeśli model jest dość ciężki i w dodatku posiada małą powierzchnię skrzydeł, to aby poleciał, udźwig musi być duży, co w rezultacie powoduje, że modelarz chcąc zmusić model w ogóle do lotu ściąga ster i stawia model pod dużym kątem do strug. Całe założenie konstrukcyjne i aerodynamiczne spala na panewce. Jaki cel ma na przykład zastosowanie skorupowego kadłuba, jeżeli ustawiony w stosunku do jego osi profil symetryczny zmusza go do lotu przeciągniętego? Jeżeli model jest wielki i lekki, możemy pozwolić sobie na zastosowanie profilu symetrycznego (modele akrobacyjne). Poza tym, aby wytworzyć siłę nośną — profile symetryczne i cienkie muszą mieć większy kąt nastawienia.

WIESŁAW SCHIER



Rys. 1

POMAGAMY SOBIE WZAJEMNIE

Bogusław Haman ze Starachowic — przysłał do redakcji obszerny list, zawierający wiele pytań. Postaramy się na nie odpowiedzieć.

Zarówno „Kaczka" jak i „Nietoperz" były zbudowane jedynie w celach doświadczalnych i masowa ich produkcja, o ile nam wiadomo, nie jest przewidziana.

Macie następnie kłopot z ustaleniem powierzchni statecznika pionowego w modelu szybowca. Radzimy uważnie przeczytać „Projektowanie modeli" lub „Szkołę małego lotnictwa", a znajdziecie tam najlepszą proporcję powierzchni statecznika pionowego. Jeśli czujecie się na siłach obliczyć wymaganą powierzchnię, sięgnijcie do książki Miklaszewskiego „Modele latające", pamiętając o uwadze autora, że podany tam wzór odnosi się do modeli silnikowych. Dla szybowców wartości będą o pewien procent niższe.

Słuszne są Wasze uwagi, że SiM zbyt mało zamieszcza planów balonów i latawców. Balon podaliśmy w nr. 51—52 z roku 1952, a wkrótce postaramy się zamieścić szczegółowy plan latawca skrzynkowego.

Edward Haniszewski z Łodzi — nadesłał artykuł na temat wcześniejszego zatwierdzenia regulaminów modelarskich. Ponieważ regulaminy zostały w ub. roku zatwierdzone i jeden, odnośnie ogólnopolskich, wydrukowany, artykułu Waszego, Kolego, nie publikujemy, prosząc jednocześnie o stałą współpracę. Wasze zarzuty do ostatniej „Fotogazetki" LL uważamy za niesłuszne.

JAK ZORGANIZOWAĆ MODELARNIĘ

Dokończenie z nru 1

Jeżeli chodzi o **urządzenie modelarni**, to najważniejszymi sprzętami są **stoły i szafa na narzędzia i materiały.** Gdy stoły mają równą powierzchnię, to niepotrzebne są nam **deski montażowe.** W przeciwnym wypadku musimy postarać się o równe i proste deski do części modelu. Aby oszczędzić deskę należy za każdym razem nakładać na nią papier.

Poza tym w wyposażeniu modelarni muszą znajdować się **taborety,** gdyż przeważną część robót wykonuje się w pozycji siedzącej.

Plan pracy w modelarni winien być tak ułożony, aby w razie chwilowego braku materiału praca w modelarni nie ustawała. W tym wypadku robimy wykłady teoretyczne, objaśniamy wykonanie nowej części modelu itp.

Bardzo ważną pozycją pracy w modelarni jest wykonywanie modeli redukcyjnych z drewna. Zużytkowujemy na nie **odpadki drewna lipowego lub topolowego,** jakie dostaniemy u każdego stolarza.

Od samego początku istnienia modelarni polecane jest **prowadzenie kroniki.** Opisuje się w niej udział modelarzy w zawodach, uzyskane wyniki i w ogóle wszystko co się dzieje w modelarni. W tworzeniu kroniki powinni brać udział wszyscy członkowie modelarni.

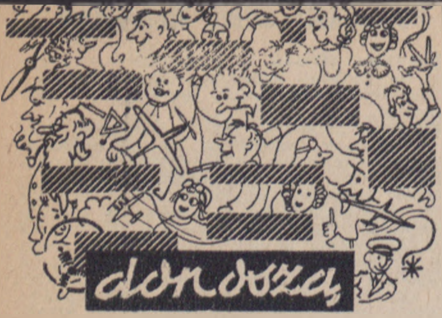
Poza tym **w modelarni winna się znajdować biblioteczka z wydawnictwami modelarskimi,** zawsze czynna.

Muszą się tam znaleźć przede wszystkim **broszury wydane przez LL** jak: „Oblatywanie modeli latających", „Budowa modeli latających", „Modele szybkościowe", „Projektowanie modeli latających", „Silniczki samozapłonowe", „Śmigła modeli latających" itp. oraz „Modele latające" Miklaszewskiego i „Szkoła małego lotnictwa". Konieczne są **komplety czasopism lotniczych".**

Sądzić należy, że te kilka ogólnych uwag przyda się w początkowym okresie pracy i życzyć powodzenia w prowadzeniu modelarni.

JACEK KAPKOWSKI

NASI KORESPONDENCI



● NISKO ● STAROGARD ● SOSNOWIEC ● POZNAŃ ● SEJNY ● OSTRÓW WLKP ● RAWICZ

ZESPOŁOWE KIEROWNICTWO MODELARNIĄ DAJE DOBRE REZULTATY

Dotychczas bardzo mało, a ostatnio prawie wcale nie pisze się na łamach naszego popularnego tygodnika artykułów o pracy modelarni, a raczej nie tyle o pracy, ile o kierowaniu nią. Ilość wykwalifikowanych instruktorów modelarskich jest stosunkowo niewielka. W wielu wypadkach kierownikami modelarni są starsi modelarze oraz inne osoby, które nie zawsze dobrze prowadzą pracę w swych modelarniach. Dlatego też pragnę podzielić się z Czytelnikami garstką doświadczeń, jakie zebrałem w naszej modelarni.

W sierpniu ub. r. oddziałowa modelarnia LL im. Jana Tałdykina w Stalowej Woli została bez instruktora. Zarząd Oddziału zorganizował zebranie z udziałem starszych modelarzy — aktywistów ZMP. W wyniku szerokiej dyskusji powołano do życia kierownictwo modelarni. Kierownikiem został jeden z kolegów nie będący w ogóle modelarzem. Zadaniem jego jest sporządzanie sprawozdań i załatwianie spraw administracyjnych oraz finansowych. Poza tym, spośród najbardziej zaawansowanych modelarzy, którzy wykazali się pracą społeczną w ZMP i LL, wytypowano kierowników poszczególnych grup modelarskich.

Zadania, jakie postawił przed nowoutworzonym kierownictwem Zarząd Miejski LL, nie były łatwe. Należało zerwać z dotychczasowym stylem pracy i znaleźć nowe jej formy, a przede wszystkim szkolić masowo. Z zadania tego kierownicy grup wywiązali się dobrze. Dowodem tego może być fakt, że w chwili obecnej 40 modelarzy kończy kurs I stopnia.

Jak doszliśmy do takich wyników? Przede wszystkim dzięki pomocy organizacji ZMP-owskiej. Aktywiści ZMP i LL przeprowadzili w kołach szkolnych akcję propagandową, w wyniku której najlepsi uczniowie wytypowani zostali do pracy w modelarni. Na podkreślenie zasługuje życzliwe stanowisko dyrekcji Technikum Hutniczego, która ułatwiła swym uczniom uczęszczanie na zajęcia.

Kierownicy z wielkim zapałem wzięli się do szkolenia. Zapał ten niekiedy był aż za duży. I tak na przykład ogromne było moje zdziwienie, gdy na piąty z kolei wykład przyszedł tylko jeden modelarz. Okazało się, że przerobienie połowy programu w stosunkowo krótkim czasie było zbyt męczące. Na skutek ostrego tempa nauki — modelarze po prostu zniechęcili się.

Błąd ten naprawiłem znowu dzięki pomocy koła klasowego ZMP, w porozumieniu z którym na nowo zachęciłem modelarzy do pracy.

Ze względu na szczupłość posiadanego pomieszczenia, kontakt pomiędzy poszczególnymi grupami był niemożliwy. Problem ten rozwiązała gazetka ścienna, której roboczy charakter umożliwił wymianę uwag i doświadczeń. Jest to jak gdyby startówka, w której każdy modelarz zapisuje swoje spostrzeżenia.

Czynnikiem mobilizującym naszych modelarzy do jak największych wysiłków jest współzawodnictwo pomiędzy grupami. Specjalnie opracowany regulamin przewiduje odpowiednią ilość punktów dodatnich lub ujemnych. Współzawodnictwo obejmuje naukę teorii, oraz frekwencję na zajęciach. Każda grupa ma dwa razy w tygodniu zajęcia teoretyczne i praktyczne.

Wprowadzony przez nas podział pracy dał dobre rezultaty. Do niedawna w naszej modelarni pracowało tylko kilka osób, a stan ogólny wynosił 20-tu modelarzy. Dziś modelarzy jest niemal trzy razy więcej, a szkolenie prowadzone jest planowo i systematycznie.

Zbigniew Flasza
Nisko

Na zdjęciu obok: Rafał Dupiega, przedstawiciel modelarzy odbiera proporzec z rąk przedstawiciela ZGLL ob. Szajewskiego.



LIGA LOTNICZA W STAROGARDZIE SZKOLI SPADOCHRONIARZY

W Starogardzie Gdańskim odbyło się ostatnio zakończenie teoretycznego kursu spadochronowego, zorganizowanego przez Zarząd Oddziału Powiatowego LL. Absolwenci otrzymali świadectwa ukończenia kursu oraz książeczki lotnicze. Ogólny poziom kursu był dobry.

Wszyscy, którzy ukończyli kurs teoretyczny, przejdą obecnie szkolenie praktyczne z wieży i samolotu.

W zorganizowanie kursu bardzo dużo pracy włożył przewodniczący ZP LL pilot Stanisław Komassa, dzięki czemu kurs przyczynił się w dużym stopniu do umasowienia tego pięknego sportu lotniczego i dał Lidze Lotniczej nowe kadry wyszkolonych aktywistów.

Marek Janiszewski
Starogard Gdański

OSZCZĘDZAJMY ZDJĘCIA LOTNICZE

Okręgi Wojewódzkie Ligi Lotniczej otrzymują z Zarządu Głównego Ligi Lotniczej zdjęcia o tematyce lotniczej formatu 24 × 18 cm do wykorzystania dla celów propagandowych. Zdjęcia te Okręgi częściowo wykorzystują u siebie, a częściowo przesyłają w teren. Na ogół zdarza się, że zdjęcia te po stosunkowo krótkim czasie używania trzeba niszczyć zupełnie, gdyż stan ich nie pozwala na dalsze publikowanie.

Dlaczego? — ktoś zapyta. Otóż dlatego, że zdjęcia są przypinane pluskiewkami, względnie przyklejane, co powoduje szybkie ich niszczenie.

Jak temu zapobiec? Jest na to bardzo prosta rada. Należy przeznaczyć pewną sumę pieniędzy na zakupienie szybek szklanych odpowiednich wymiarów, po czym oprawić zdjęcia w następujący sposób: na szybkę położyć zdjęcie, na to odpowiednio wykrojoną tekturkę, po czym brzegi okleić płótnem introligatorskim. Całość zaopatrzyć w uchwyt do zawieszania na gwoździu i mamy już zdjęcie zabezpieczone na szereg lat.

Ponieważ wartość zdjęć jest dość duża (odbitka tych wymiarów kosztuje w zakładzie fotograficznym około 18 zł), więc należy je oszczędzać, aby jak najdłużej mogły służyć dla propagandy lotnictwa.

Stanisław Meus
Sosnowiec

Czy wiecie że...

...w Sejnach powstało nowe koło LL? Na pierwszym zebraniu został wygłoszony referat na temat zadań Ligi Lotniczej, a następnie wybrano zarząd i komisję rewizyjną. Nowy zarząd opracował już szczegółowy plan pracy na najbliższą przyszłość.

ANDRZEJ FEJFER
Sejny

...Oddział Powiatowy LL w Ostrowie Wlkp. rozpoczął kurs modelarstwa lotniczego I stopnia? Młodzi modelarze po pierwszych wykładach teoretycznych przystąpili do budowy modelu redukcyjnego pierwszego na świecie samolotu — Aleksandra Możajskiego. Modelarze bardziej zaawansowani pracują obecnie nad budową modeli wyczynowych, przygotowując się do reprezentowania modelarni oddziałowej na zawodach wojewódzkich.

HENRYK RAUHUT

...instruktor Roman Straburzyński z modelarni w Rawiczu nie prowadzi w niej systematycznych zajęć? Do modelarni tej oprócz starych jej członków zgłasza się sporo młodzieży pragnącej rozpocząć w niej pracę, lecz w większości wypadków jest ona zamknięta i jedynie przez okno można popatrzeć na wiszące wewnątrz modele. A jeśli zdarzy się nawet, że instruktor Straburzyński otworzy modelarnię, to tylko na pół godziny, gdyż przy świetle nie pozwala pracować, tłumacząc, że nie chce narażać się na nieprzyjemności.

JAN ŁAPA
Rawicz

O PRACY POZNAŃSKICH KÓŁ LL

Miesiące jesienno-zimowe sprzyjają bardzo doszkalaniu członków Ligi Lotniczej. Szczególną popularnością wśród młodzieży cieszy się modelarstwo.

Najbardziej aktywną pracą na terenie Poznania wykazują się szkolne koła LL, które rozpoczęły Kursy Wstępnych Wiadomości Lotniczych. Na kursach tych młodzież przyswaja sobie podstawowe wiadomości o lotnictwie. Na program KWWL-i składają się także przedmioty, jak: zasady lotu, silniki lotnicze, sport lotniczy, lotnictwo ZSRR i inne.

Oprócz szkolenia koła LL szeroko propagują lotnictwo oraz akcję przyjęć na szkolenie lotnicze wśród najszerszych mas młodzieży pracującej i szkolnej.

W czasie od 6 do 23 grudnia ub. r. koło LL Nr. 7 przy szkole ogólnokształcącej st. licealnego im. Paderewskiego w Poznaniu, zorganizowało bardzo atrakcyjną wystawę lotniczą pod hasłem: „Młodzieży na samoloty!". Oprócz literatury lotniczej polskiej i radzieckiej na wystawie można zobaczyć pięknie wykonane makiety lotniska i wieży spadochronowej. Całość uzupełniały modele samolotów i szybowców i przyrządy pokładowe oraz wielka ilość zdjęć lotniczych.

Bardzo wielki wkład pracy w zorganizowanie wystawy dali aktywiści LL z zarządem koła na czele.

Żałować należy, że zwiedzenie wystawy udostępniono tylko nielicznym kołom LL z terenu miasta Poznania, a mianowicie kołom ze szkół ogólnokształcących nr. nr. 2, 5 i 7. Szkoda, że młodzież pozostałych szkół nie miała możności zwiedzenia wystawy.

Zdzisław Hoffman
Poznań

BALONEM DO STRATOSFERY

Loty balonami do stratosfery były w okresie przedwojennym bardzo popularnym rodzajem badań wyższych warstw atmosfery ziemskiej. W dn. 19. XII. ub. r. na ten ciekawy temat został zorganizowany przez Związek Polskich Inżynierów Lotniczych (Sekcję Lotniczą SIMP) w Instytucie Aerodynamicznym w Warszawie interesujący odczyt. Prelegentem był znany pilot balonowy Zbigniew Burzyński, dwukrotny zwycięzca międzynarodowych zawodów balonowych o puchar Gordon-Benetta. Odczyt zgromadził licznych słuchaczy, wśród których m. in. znajdowali się najsłynniejsi polscy piloci balonowi, jak inż. Fr. Janik (GIL), Fr. Hynek i inni.

W pierwszej części odczytu prelegent omówił zasady lotów aparatów lżejszych od powietrza oraz trzy podstawowe rodzaje balonów: wolnych, na uwięzi i sterowych. Następnie omówione zostały różne rozwiązania zagranicznych balonów stratosferycznych, w szczególności słynnych balonów radzieckich „Ossoawiachim I" i „Ossoawiachim II", przebieg różnych lotów do stratosfery, jak i naukowe szczegóły badań stratosferycznych. Końcowa część odczytu poświęcona była historii przygotowywanego przed wojną polskiego lotu balonem do stratosfery. Pilotem balonu zbudowanego w 1938 r. ze składek społeczeństwa miał być właśnie pilot Burzyński. Przytoczył on szereg sensacyjnych informacji charakteryzujących wrogie nastawienie ówczesnego sanacyjnego dowództwa lotnictwa do sprawy lotu do stratosfery, które pośrednio doprowadziło do zniszczenia balonu w czasie przygotowania do startu.

Dyskusja, jaka rozwinęła się po odczycie, a którą otworzył laureat Nagrody Państwowej inż. Sołtyk, dotyczyła głównie zagadnienia katastrof balonów stratosferycznych, które miały kilkakrotnie miejsce przed wojną, oraz sprawy wartości balonów stratosferycznych w dobie obecnej.

RW.

POCZTA leci

ODPOWIEDZI KRÓTKIE I RÓŻNE

Kol. kol. **Jerzego Matusiaka** — Łódź, **Stanisława Lewińskiego** — Zduńska Wola, **Wiesława Szkopińskiego** — Puck, **Stanisława Puściona** — Wrocław, **Jerzego Ziętka** — Racibórz, **Teresę Lipiec** — Warszawa, **Władysława Bokinieca** — Lubartów, **Romualda Galewicza** — Lubsko, **Władysława Żołnierka** — Pniewy, **Edwarda Włodarczyka** — Sedziejowice, **Stanisława Jawora** — Chojnów, oraz wszystkich tych, którzy jeszcze nie znają warunków przyjęć na szkolenie lotnicze, odsyłamy do ostatnich numerów SIM-u z ub. r., gdzie znajdą interesujące ich informacje.

Kol. **Wojciech Krajewski** — Skarżysko Kamienna. Jeszcze ponad trzy lata dzielą Was od chwili ukończenia 11 klas szkoły ogólnokształcącej, a tym samym od momentu rozpoczęcia studiów politechnicznych na wydziale lotniczym. Uczcie się więc wytrwale i kontynuujcie pracę w modelarni, w której zdobędziecie wiele podstawowych wiadomości niezbędnych dla przyszłego konstruktora.

Kol. **Stefan Jelonek** — Sienno k/Iłży. Słuszne jest Wasze stanowisko, że z powodu odejścia zarządu koła LL, nie może ono ulec rozwiązaniu. Powinniście więc niezwłocznie zwołać zebranie i wybrać nowy zarząd. W sprawie instrukcji zwróćcie się do Zarządu Okręgu LL w Kielcach, ul. Staszica 14.

Kol. **Elżbieta Skłonińska** — Warszawa. W Waszej sprawie zwróćcie się do WKR.

Kol. **Stanisław Kmieć** — Jednostka Wojskowa. O przeniesienie Was do jednostki lotniczej winniście starać się drogą służbową.

Kol. **Stanisław Helmut** — Jełowa. Nie zrażajcie się trudnościami. Tylko wytrwała praca nad budową modeli może przekonać rodziców o Waszym gorącym zamiłowaniu do lotnictwa.

Kol. **Andrzej Ruszkowski** — Sieradz. Odpowiedź nasza nie była błędna, gdyż przy Technikum Mechaniczno - Elektrycznym w Bielsku znajduje się wydział lotniczy. Przyczynę nieprzyjęcia Was do tej szkoły podała Wam dyrekcja Technikum. Wojskowe Technikum Mechaniczno-Lotnicze w ogóle nie istnieje.

Kol. kol. **Jan Bronowicki** — Boguniów, **Bogdan Hamel** — Berlinek, **Jan Frankowski** — Gdynia-Grabówek. Reklamujcie w miejscu opłacenia prenumeraty. Kol. Frankowskiego zawiadamiamy, że z silniczka modelarskiego może korzystać jedynie w modelarni LL.

Kol. kol. **Władysław Majak** — Charkówka, **Ernest Szeliga** — Bielsko-Biała, **Jan Płóciennlczak** — Wysocko Wielkie, **Andrzej Balcerski** — Gdańsk-Wrzeszcz, **Jan Durka** — Łódź, **Waldemar Siera** — Kalisz. Roczniki SIM-u i Skrzydlatej Polski do roku 1950 włącznie są całkowicie wyczerpane. Komplety obu czasopism z roku 1951 oraz 1 i 2 egzemplarz Skrzydlatej i od 1 do 9 włącznie SIM-u z roku 1952 można zamówić w Sekcji Propagandy ZGLL (Warszawa, ul. Ogrodowa 65). Dalsze numery SIM-u i Skrzydlatej z ub. r. są do nabycia w dziale Zbytu i Propagandy Wydawnictw Komunikacyjnych (Warszawa, ul. Kazimierzowska 52).

Kol. **Bronisław Łysy** — Bystrzyca. Szkoła Kadetów znajduje się w Warszawie.

Kol. **Leopold Sudowski** — Huta Dąbrowa. Kupon Wasz został unieważniony, ponieważ nie nadesłaliście oryginału wyciętego z SIM-u.

Kol. kol. **Ireneuszowi Krążelowi, W. Kowalskiemu, T. Faforkowi, J. Olśniałskiej, Baranowskiemu, Bożenie Klimasowej, Zofii Kłych** oraz wszystkim tym, którzy nadesłali kupony konkursowe, dziękujemy za wzięcie udziału w konkursie-plebiscycie i prosimy o cierpliwe czekanie na wyniki, które ogłosimy jeszcze w tym miesiącu.

Pilotów szybowcowych z Włocławka prosimy o podanie nazwisk i adresów. Po otrzymaniu będziemy interweniować. (J. s.).

W TABELI PLEBISCYTU RUCH

Podobnie jak we wszystkich dziedzinach współzawodnictwa sportowego, tak i w naszym Konkursie — Plebiscycie najciekawsza walka konkurentów rozgrywa się na finiszu. Ostatnie dni grudnia, a więc ostatni okres terminu, w którym można było nadsyłać kupony konkursowe, cechował gwałtowny wzrost ilości wpływających głosów. Układ nazwisk w kuponach poszczególnych głosujących był nadal bardzo różnoraki, w związku z czym i tabela wyników plebiscytu ulegała ustawicznym zmianom.

W poprzednim numerze donosiliśmy o zaciekłej walce toczonej mimo woli przez Zientka i Popiela. Pasjonowało pytanie, który z nich zdobędzie dla siebie dziesiątą pozycję. Dzisiaj możemy już odpowiedzieć: przejściowo zdobył ją Zientek, którego jednak wkrótce dopędził Cnotliwy. Ale i nieoczekiwane wysunięcie się Cnotliwego z dalekiej pozycji na dziesiąte miejsce okazało się nietrwałe, bo w chwili gdy piszemy niniejszy komunikat posiadaczem tego miejsca jest Rusek. Za nim dopiero w kolejności punktowej figurują: Zientek, Popiel, Adamek i Cnotliwy.

W pierwszej dziesiątce również brak jeszcze ostatecznej stabilizacji. Makula zdystansował Wlazłównę, wychodząc na pozycję szóstą, a Skrzydlewski wyprzedził nieznacznie Ziemińskiego. Trwale na pierwszym miejscu stoi tylko (od pierwszych dni plebiscytu) Tadeusz Góra, do którego ostatnio dosyć znacznie zbliżył się Wojnar.

Walka na punkty trwa.

Czytaj Prasę Lotniczą

Krzysztof Rejmański, Lesko — zapytuje czy ukazała się już seria nowych planów samolotów w skali 1:75. Odpowiadamy: plany można nabyć za pośrednictwem każdego Ośrodka Propagandy LL i składnic modelarskich.

Andrzej Doraciński z Warszawy skierował do nas trzy pytania: 1) Czy model na uwięzi „SIM" można puszczać bez uwięzi? 2) Czy każdy model musi mieć wznios? 3) Jaką prędkość mają radzieckie myśliwce odrzutowe?

Odpowiadamy w kolejności: 1) Model „SIM" został opracowany specjalnie na uwięzi. Mając duże obciążenie oraz brak wzniosu skrzydeł, nie może być puszczany jako latający bez uwięzi. 2) Każdy model latający (nie na uwięzi) musi mieć odpowiedni wznios zapewniający stateczność w locie. 3) Radzieckie myśliwce odrzutowe są najszybszymi samolotami na świecie. Prędkość myśliwców tego typu dawno już przewyższyła prędkość dźwięku (1200 km/godz.).

Bogdan Ludwiczak z Poznania ma kłopot ze wstąpieniem do modelarni. Zwracał się do Miejskiego Domu Kultury i z powodu przepełnienia modelarni nie został przyjęty. Radzimy zwrócić się do Zarządu Okręgu LL w Poznaniu, ulica Kościuszki 80 — tam Wam na pewno coś poradzą.

Edward Rusin z Cieszyna skarży się, że rekord jego modelu wynoszący 33 minuty 15 sekund nie został zatwierdzony. Mylicie się, Kolego, osiągnięcie Wasze zostało wyróżnione w Biuletynie Nr 4 ARP, który został podany w numerze 50 z roku 1952. Rekord nie został zatwierdzony, bowiem model Wasz należy do typu szkolnych, a FAI nie zatwierdza wyników osiąganych tymi modelami. Z uwagi na poważny wynik zostaliście wyróżnieni jedynie we wspomnianym Biuletynie.

Roger Federyszyn z Boguszowa — chciałby zbudować, jak pisze, szybo - gumówkę. Wyjaśniamy, że prawie każdy model wyczynowy jest taką szybo - gumówką. Po ustaniu pracy silniczka gumowego łopatki śmigła składają się automatycznie i gumówka lata jak szybowiec. O śmigłach składanych postaramy się coś napisać.

LEKARZ LOTNICZY

przyjmuje raz w tygodniu

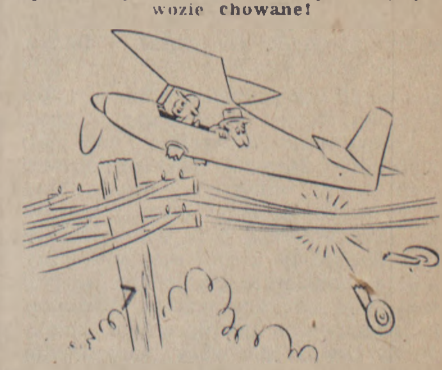
Kol. **Jerzy Tyczyński** z Grudziądza. Nie każdy przypadek wzmożonego ciśnienia tętniczego jest spowodowany wadą serca. Jednak wzmożone ciśnienie krwi o wartościach ponad 150 mm/Hg bezwzględnie jest powodem dyskwalifikacji kandydata do lotnictwa. Radzimy rozpocząć leczenie, które może okazać się skuteczne. (B.)

Jeśli chodzi o stwierdzenie stanu Waszego serca, to dopiero po ukończeniu 18 roku życia będzie można określić, czy jest ono zdolne do służby w powietrzu. Natomiast zwapnienie w miąższu płucnym bezwzględnie dyskwalifikuje kandydata do szkolenia lotniczego. (B)

Kol. **Stanisław Wiśniewski** z Dzierżoniowa. Zapytujecie „co zrobić, aby podrosnąć do 160 cm?" Otóż przede wszystkim nie wiemy, ile macie lat. W pewnych okresach życia wzrost bywa intensywniejszy. Zdarza się, że do 15—16 roku życia wzrost jest powolny i nagle w 17-tym — zaczyna się tak podnosić, że w ciągu jednego roku można uzyskać 10 cm zwyżki. Nie należy więc przerażać się zbyt powolnym wzrostem. Uprawianie sportów jak biegi, gimnastyka a przede wszystkim wspinaczka górska oraz przebywanie na świeżym powietrzu i dobre odżywianie się, wpływają dodatnio na przyrost wysokości. (St. O.)

Kol. **Lucjan Kula** z Daridówki. Po przebytej chorobie kręgosłupa w czasie której przez 2 i pół roku leżeliście w gipsie, radzę Wam porzucić myśl o zostaniu lotnikiem. Warunki służby w powietrzu są z gruntu inne od warunków pracy na ziemi i mogłyby wywrzeć bardzo ujemny wpływ na Wasz organizm. Zainteresowania swe winniście skierować na zagadnienia techniczno-lotnicze. Po zdobyciu wykształcenia średniego możecie na przykład wstąpić na Wydział Lotniczy Politechniki Wrocławskiej lub Warszawskiej, po ukończeniu którego otrzymacie dyplom inżyniera lotniczego. (St. O.)

Popatrz, a ja myślałem, że my mamy podwozie chowane!



TYGODNIK ILUSTROWANY LIGI LOTNICZEJ

Adres redakcji: Warszawa, ul. Ogrodowa 65. Telefony: 62148; 73601; 87665. Wewnętrzny 8. Wszelkie reklamacje dotyczące prenumeraty należy kierować bezpośrednio do urzędu pocztowego względnie listonoszy, t. j. w miejscu zamawiania prenumeraty.

REDAGUJE ZESPÓŁ

Opracowanie graficzne JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Wydawca: P. P. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE

Warunki prenumeraty: miesięcznie — zł 2,40; kwartalnie — zł 7,20; półrocznie — zł 14,40; rocznie — zł 28,80. Zaprenumerować można u listonoszy i w urzędach pocztowych wpłacając pieniądze do 15 każdego miesiąca na miesiąc następny i dalsze.

Zakłady Graficzne i Wydawnicze Dom Słowa Polskiego, Warszawa. Zam. Nr 5916. 4-B-10109

USKRZYDLONE MARZENIA 2

napisał: JERZY BUKOWSKI
ilustruje: JANUSZ ROCKI

Mietek należał do tych, którzy niecierpliwie czekali na swoją kolejność. Siedział rozmyślając. Tu za tymi drzwiami rozstrzygnie się jego los. Nie wyobrażał sobie w ogóle, co by było gdyby go odrzucono. Czy po to opuścił I Dywizję? Przecież był dobrym żołnierzem. Pierwsze strzelanie z karabinku, które prowadził por. Raczkowski, wykonał na celująco. Pisano wtedy o nich w gazetkach ściennych, otrzymał nawet pochwałę od dowódcy kompanii, a koledzy mówili o nim jako o przodującym strzelcu.

To prawda, że jest najmniejszy ze wszystkich i ma zaledwie 17 lat. Ale to nie jest przecież najważniejsze. Chce zostać pilotem i walczyć za Ojczyznę!

— Tak właśnie powiem na komisji — zdecydował nagle. Gdy jednak znalazł się w gabinecie lekarskim, o wszystkim zapomniał, a kiedy lekarz zapytał: — Chcesz koniecznie zostać lotnikiem? — wówczas cicho wyszep-

tał: — Tak... — i to było jego całe „przemówienie", które wygłosił przed komisją. Tylko oczy błagalnie patrzyły na lekarzy. Rozpoczęto badania. Wzrok w porządku, ciśnienie krwi normalne, serce zdrowe...

Wszystko wskazywało na to, że nadaje się na pilota. Wreszcie nastąpiło coś, czego Mietek najbardziej się obawiał. Zmierzono wzrost i padło orzeczenie: — Za niski.

Pod Mietkiem ugięły się nogi. Chciał coś powiedzieć, ale drzwi nagle się otworzyły i wszedł szef sztabu pułku w towarzystwie jednego z lekarzy. Przywitawszy się z oficerami zwrócił się do Lisiewicza:

— No co, synku?

— Za mały — odpowiedział drżącym, zdławionym głosem Mietek.

Na te słowa jak gdyby tylko czekał kapitan-lekarz, który wszedł z ppłk. Grodkiewiczem. Wyjął dużą księgę z torby polowej i nuż wyjaśniać, że pilot

wcale nie musi być wielkoludem itd. Na zakończenie oświadczył, że on jako członek komisji nie podpisze orzeczenia, które mówi, że szer. Lisiewicz nie nadaje się na pilota ze względu na mały wzrost.

Ponownie zmierzono Mietka od stóp do głowy. Szef sztabu podawał jeszcze wymiary orczyka samolotu, ale Mietek już tego nie słyszał. Ze spuszczoną głową wyszedł z gabinetu i usiadł w poczekalni. Koledzy zasypywali go pytaniami.

— No jak tam? Co ci powiedzieli? Przyjęty?

— Nie wiem — odpowiedział im zmęczonym głosem. — Zaczekam na szefa sztabu, jak wyjdzie to może mi coś powie.

Mietek nie doczekał się jednak na szefa sztabu i wraz ze wszystkimi udał się na stołówkę.

Obiad mu nie smakował. — Oto masz co chciałeś — rozmyślał — Gdybyś po-

został w I Dywizji, to maszerowałbyś teraz z kompanią na front i tłukłbyś faszystów. Teraz będziesz siedział na tyłach, w najlepszym wypadku zostaniesz mechanikiem...

Po obiedzie żołnierze odpoczywali. Mietek leżał na łóżku z zamkniętymi oczyma i nawet nie słyszał kiedy otworzyły się drzwi. Oprzytomniał dopiero w potężnych ramionach szefa sztabu, który mówił:

— Ech, synku, wygraliśmy. Zostałeś przyjęty! Kto więcej się cieszył z takiego obrotu sprawy, Mietek czy ppłk. Grodkiewicz, trudno było odgadnąć. Obaj byli bowiem w równym stopniu szczęśliwi.

* * *



...ech, synku, wygraliśmy...

II

Dzień był słoneczny i niczym się nie różnił od innych dni tygodnia, jednak na zawsze utkwił w pamięci Mietka. Na lotnisku panowało niezwykłe ożywienie. Warkot silników ani na chwilę nie ustawał. Samoloty jeden za drugim to startowały, to robiły krąg i wreszcie podchodziły do lądowania.

Młodzi uczniowie szkoły lotniczej, przyszli piloci bojowi II Pułku Nocnych Bombowców „Kraków", wykonywali ostatnie loty kontrolne z instruktorami.

Nie byli to już ci sami chłopcy, którzy z drżeniem serca oczekiwali na orzeczenie komisji lekarskiej! Dziś mają już poza sobą poważny okres nauki, zdobyli wiele cennych wiadomości teoretycznych i praktycznych, bez których nie mogliby nawet marzyć o pięknej pracy lotnika.

Nie łatwo było wyszkolić ludzi stanowiących zupełnie „surowy" materiał i nauczyć ich sztuki latania, a co najważniejsze uczynić z nich bojowych pilotów, zdolnych do walki z faszyzmem hitlerowskim.

Rozumieli swą historyczną i odpowiedzialną misję instruktorzy radzieccy, poświęcając wszystkie swe siły i zdolności sprawie jak najlepszego przygotowania młodych polskich pilotów do walki przeciw bestii hitlerowskiej. Dziś zbierają plon swej ofiarnej pracy. Niektórzy uczniowie wystartują dzisiaj samodzielnie. Szczęśliwców tych można było od razu poznać. Uśmiechnięci radośnie, z podnieceniem oczekiwali na swój pierwszy samodzielny start.

Mietek, niestety, nie należał do tych szczęśliwców. Toteż minę miał kwaśną i widać było, że jest z czegoś niezadowolony. Powody tego niezadowolenia były zresztą uzasadnione. Wszystko skończyło się jednak jak najlepiej.

A było to tak:

Latając już kilka tygodni z instruktorem opanował dobrze technikę pilotażu i zanosiło się na to, że jako jeden z pierwszych wystartuje samodzielnie. Aż tu nagle pewnego dnia dowiaduje się, że instruktor por. Woronow poparzył sobie ręce i odesłano go do szpitala. Grupę uczniów Woronowa rozdzielono i w ten sposób Mietek znalazł się pod opieką innego instruktora. Siedzi więc Mietek w „kwadracie", a niewesołe myśli krążą mu po głowie: — Teraz to już klapa. Zanim mnie nowy instruktor dobrze pozna, wówczas już wszyscy będą latali samodzielnie. Och, żeby wrócił jak najprędzej kochany Woronow!

— Chodź no bracie, zobaczymy co potrafisz — usłyszał nagle znajomy



głos z tyłu. W pierwszej chwili nie dowierzał swoim uszom, ale potem poderwał się na nogi i o mało nie krzyknął z radości. Przed nim stał instruktor Woronow i najspokojniej w świecie zadawał pytania kontrolne.

Mietek odpowiadał wolno, dokładnie i z pewnością siebie.

— Dobrze, teraz chodźmy do maszyny, wykonamy lot kontrolny.

Za chwilę byli już nad lotniskiem. Mietek pewną ręką trzyma drążek sterowy i nawet nie wie, że samodzielnie prowadzi samolot, bowiem po wykonaniu pierwszego skrętu instruktor nieznacznie oddał stery w jego ręce. Oczy Mietka wlepione są w przyrządy pokładowe, patrzy w nie uparcie i widzi odbijającą się w nich twarz instruktora. Jest pogodny i uśmiechnięty. Ale nagle widzi niezadowolenie na jego twarzy. — Coś sknociłem — pomyślał Mietek i z jeszcze większą uwagą wykonał czwarty skręt przed podejściem do lądowania.